

القوة الجوية الملكفة السعودفة



إرث صنعہ جلالة
الملك عبد العزيز آل سعود

تألف

مارشال الجو السفر رونالد ستيوارت بول

القوة الجوية
الملكبة السعودية

القوة الجوية الملكية السعودية

إرث صنعه
جلالة الملك عبد العزيز آل سعود

تأليف

مارشال الجو السير رونالد ستيفارت بول

قام بنشره **BAE SYSTEMS** بالتعاون مع دار ستايسي إلكترونيات (للنشر و الطباعة).



جلالة الملك عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود
طيب الله ثراه
(١٨٨٠ - ١٩٥٣)

"إما أن تراني منتصراً أو لن تراني مرة أخرى أبداً"

كانت هذه عبارات الوداع لأبيه الإمام
عبد الرحمن آل فيصل، وهو يتأهب للمعركة،
حيث إنطلق في عام ١٩٠١ مع مجموعة صغيرة من أتباعه
الشجعان مصمماً على إستعادة الرياض. وبعد هجوم تمَّ
التخطيط له بدقة ونفذ ببراعة إستعيدت المدينة في
عام ١٩٠٢ واستقبل الملك عبد العزيز أباه منتصراً
وكان هذا النصر علامة لبداية تاريخ

المملكة العربية السعودية الحديث



صاحب السمو الملكي الأمير
سلطان بن عبد العزيز آل سعود
النائب الثاني لرئيس الوزراء
وزير الدفاع والطيران
والمفتش العام



صاحب السمو الملكي الأمير
عبد الله بن عبد العزيز آل سعود
ولي العهد نائب رئيس الوزراء
ورئيس الحرس الوطني



خادم الحرمين الشريفين
الملك فهد بن عبد العزيز آل سعود

القوة الجوية الملكية السعودية

إرث صنعه
جلالة الملك عبد العزيز آل سعود

مارشال الجو السير رونالد ستيوارت بول

الفصل الأول : مولد أمة

تنبع أصول الدولة الحديثة الحيوية للمملكة العربية السعودية من توحيد جلالة الملك عبد العزيز - طيب الله ثراه - لأربع مناطق متباعدة هي : نجد والحجاز والإحساء وعسير.



١١

الفصل الثاني : مولد قوة جوية

لقد حولت حكمة جلالة الملك عبد العزيز - طيب الله ثراه - المملكة العربية السعودية إلى أمة متضامنة نابضة بالحياة. إشتملت تلك الرؤية على تأسيس قوة جوية تطورت فيما بعد إلى القوات الجوية الملكية السعودية.



٣٣

الفصل الثالث : عصر الطائرة النفائة :

وَقَرَّ جلاله الملك فيصل - رحمه الله - القوة الدافعة التي تضمن أن تحوز القوات الجوية الملكية السعودية في نهاية الستينيات على قدرة عملياتية هائلة في جميع الأدوار الرئيسية.



٧٦

الفصل الرابع : عصر التقنية العالية :

إن حصافة خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبد العزيز وبعد نظره ضمنا أن تكون القوات الملكية السعودية في التسعينيات مجهزة بأعلى الطائرات والأسلحة التقنية.



٧٩

الفصل الخامس : القوات الجوية الملكية السعودية في زمن الحرب :

إن بعد نظر حكام المملكة العربية السعودية الممتد منذ أيام جلالة الملك عبد العزيز - رحمه الله - كان ظاهراً عندما إحتلت القوات العراقية الكويت في الثاني من أغسطس سنة ١٩٩٠ يوم وقفت المملكة وحدها في وجه العدوان الخارجي. إن القوات المسلحة السعودية لم تؤسس لتكون ضعيفة



١١٩

شكر وتقدير

يتوجه المؤلف بشكره وتقديره إلى دونالد أيدجار كل من إيروسبيس بابليشنغ، ووكالة أسوشيتد برس المحدودة، وشركة برتيش إيروسبيس، وكاميرا برس، وفلايت إنترناشيونال، ومجموعة صور هلتون جيتي، ومتحف إمبريال الحربي، ووزارة الطيران الإيطالية، وبوبر فوتو، وبرس أسوشياشن، ومكتب السجل العام في المملكة المتحدة، وكودرانت بابليشنغ المحدودة، وركس فيتشر المحدودة، والجمعية الجغرافية الملكية، وكلية أركان القوات الجوية، والقوات الجوية الملكية السعودية وعلى رأسها سعادة القائد الفريق عبد العزيز بن محمد هنيدي و العميد المهندس الركن سبأ بن عبدالله باهيري و العقيد الطيار محمد بن سفير الشمrani ، وسبنكس ذي جويلرز.





جلالة الملك عبد العزيز بن
عبد الرحمن آل سعود
(١٨٨٠ - ١٩٥٣) هذه

الشجرة توضح تسلسل حكم
جلالة الملك عبد العزيز والأبناء
الأربعة الذين تبعوه في الحكم



خادم الحرمين
الشريفين
الملك فهد بن عبد
العزيز آل سعود
(ولد سنة ١٩٢٣)



جلالة الملك خالد بن
عبد العزيز آل سعود
(١٩١٢ - ١٩٨٢)



جلالة الملك فيصل بن
عبد العزيز آل سعود
(١٩٧٥ - ١٩٠٤)



جلالة الملك سعود بن
عبد العزيز آل سعود
(١٩٦٩ - ١٩٠٢)



مولد أمة

في حياته كلها. ويشكل الاتحاد الذي صاغه الإمام محمد بن سعود بين السلطة الزمنية والمرجعية الدينية أساس نظام الحكم في المملكة العربية السعودية دولة كان الله قد إصطفى من بقاعها مهد الإسلام ومنطلق خاتم أنبيائه ورسله نبينا محمد بن عبد الله (صلى الله عليه وسلم). ولقد أخذت المملكة العربية السعودية على عاتقها واجب حماية الحرمين الشريفين والمحافظة عليهما، كما إنعكس هذا الأمر في لقب حاكمها خادم الحرمين الشريفين.

إستمر آل سعود في نهجهم الحكيم في الحكم وفي الدعوة إلى الإسلام حتى سنة ١٨٩١ ففي هذه السنة إمتدت هيمنة محمد بن رشيد، أمير حائل إلى أجزاء كبيرة من المنطقة الوسطى في نجد. وكان يحظى بتأييد الحكومة العثمانية في إسطنبول التي سيطرت على منطقة الحجاز غربي جزيرة العرب، وسعت إلى مواجهة آل سعود. وكان سبب العداوة الرئيسي هو سعي آل سعود لتطهير الإسلام من التأثير العثماني.

وأعقب ذلك أن انتهى الجزء الثاني من حكم الإمام عبد الرحمن الفيصل بمغادرته الرياض إلى قطر مع أسرته. ولقد تحول بعد ذلك إلى البحرين ومنها أخيراً إلى الكويت. وكان أحد أعضاء عائلته، وهو ابنه الأصغر عبد العزيز بن سعود، قد خطط في أوائل أيام المنفى للعودة منتصراً إلى الرياض و تعهد، ملهما بتاريخ أسلافه، ألا يدخر جهداً في جهاده لاسترداد حكمهم الشرعي.

ترجع الأصول الحديثة الحيوية للدولة السعودية إلى قيام جلالة الملك عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود (رحمه الله) بتوحيد أربع مناطق عربية متباعدة هي: نجد والحجاز وعسير والإحساء وذلك خلال حملاته الدينية في الفترة التي تتراوح بين سنتي ١٩٠٢ - ١٩٢٥. ولقد بشرت القيادة الحكيمة والشجاعة لجلالة الملك عبد العزيز - طيب الله ثراه - بحقبة غير مسبوقة من التغيير الديني والاجتماعي والاقتصادي في المملكة بأجمعها.

كان آل سعود هم القوة المهيمنة في نجد منذ حوالي سنة ١٧٢٠م. وكان ذلك في وقت حكمت فيه القبائل البدوية في جزيرة العرب نفسها عن طريق الإجماع على مشايخهم المنتخبين أو الوراثيين. وعادة ما يبدأ المؤرخون الذين يسجلون تاريخ آل سعود أحداثهم بحكم الإمام محمد بن سعود. فقد حكم قبيلته شمال الرياض منذ سنة ١٧٢٦م حتى توفاه الله في سنة ١٧٦٥م. وكانت تلك الفترة قد تزامنت مع ظهور الشيخ محمد بن عبد الوهاب، أحد كبار علماء المسلمين، الذين سمي تابعوه بالموحدين. لقد أعانوه على توحيد المسلمين، وتطهير جزيرة العرب من الانحرافات عن العقيدة القويمة، وعلى الشروع بإصلاح روحي وأخلاقي.

تلاقت مقاصد الشيخ محمد بن عبد الوهاب مع الإمام محمد بن سعود الذي واجه المبتدعة بالسيف ونهج سبيل الجهاد

مولد أمة



الفصل الأول



► قلعة المصمك التي
قام الملك عبد
العزیز بن سعود
باحتلالها حوالي
١٩٠٢





▼ اِطْلَافِ حَبَسِ اسِ سَعْدِ



▲ الشريف الحسين بن علي (في
الوسط) محاطا بحاشيته.

إن قصة عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود الذي كان نموذجاً في إيمانه وصلابة إرادته وصبره وحكمته وشجاعته وقيادته - لهي حكاية جهاد فريدة لنشر كلمة الله . فعندما إسترد - يصحبه أربعون من أتباعه - الرياض في الخامس والعشرين من يناير سنة ١٩٠٢ حيث أصبح رأس أسرة آل سعود المعترف به ، كان دافعه إسترجاع صفاء الإسلام وعلوه لا أي مكسب دنيوي . لقد كان عبد العزيز بن سعود ، أكثر من أي شخص آخر ، من أعان على إقامة حكم الشريعة كما أتى بها القرآن الكريم والسنة المطهرة .

بريطانيا، لشن حملة نهائية وحاسمة ضد حائل .
ولقد خُصص ذلك إلى الطرد النهائي لآل الرشيد -
الذين كان يمددهم العثمانيون بالعون- من نجد
في سنة ١٩٢١.

[illegible]

وقطعت الحرب العالمية الأولى التي استمرت منذ سنة ١٩١٤ إلى سنة ١٩١٨ جهود عبد العزيز



حائل ۱۹۱۷



▼ منظر عام للمدينة المنورة (حوالي ١٩١٧)



▲ مكة المكرمة (حوالي ١٩١٧)

نيسا كان عبد العزيز بن سعود يعبر من نفوذه في الأجزاء الشرقية من الجزيرة العربية كان ثمة أحداث خطيرة تقع. فقد إستغل الشريف حسين بن علي شريف مكة الذي حكم الحجاز غربا، الفرصة التي أتاحتها الحرب العالمية الأولى لإسترداد ملكه من يد





منظر للجزء المطل على الغرب من مدينة الرياض (حوالي ١٩١٦)



▲ السلك عبد العزيز يتفقد أسلحه قبل المعركة

إمبراطورية العثمانية. وكان نجله الأمير فيصل
قد قاد قواته ودعمت الوحدات العسكرية
البريطانية قوات التحرك العربية وحشدت ثلثه
لأهلي القوة الجدية دعماً للجيش العربي. حيث
قامت كتائب من الفيلق الطائر الملكي والقوة
بحرية البحرية الملكية بدعم هذه العملية
بحرية.

القطار التركي الذي فجرته قوات الثورة
العربية بمساعدة ودعم تي. أي. لورانس الذي
يظهر هنا على اليمين بالعقل العربي.



▲ الأمير فيصل (في الوسط) وعلى يساره تي. أي.
لورانس يتحدث إلى قائد الجناح لوفيل ثوماس من
القوات الجوية الملكية





"C" Flight, No. 14 Squadron,
Royal Flying Corps.
Officer Commanding,
No. 14 Squadron R.F.C.

Report on Bombing Raid to MAAN Area.

I beg to report the following:-

26-8-17 - 1900. Two B.E. 12s (Capt. Stent & Lt. Fenwick) and two B.E. 2Es (Lt. Batting & 2/Lt. Siddons) left KIL 143 for KUNTILLA.

The machines arrived safely and it took up the whole day and the next to load and refill machines as there were only six of us we had great difficulty with the petrol and bombs.

28-8-17 - 0800. The four machines left KUNTILLA for MAAN but the two B.E. 2Es missed the way, Lt. Batting returning with his bombs and Lt. Siddons carrying on to a Station South of MAAN and dropping ten bombs there. The two B.E. 12s went to MAAN, where they dropped thirty-two bombs, only two of which were ineffective. The Station and adjoining buildings were hit many times, eight bombs falling directly on the Engine-sheds. Among the other bombs one hit the Railway Inspector's house (according to information from Capt. Lawrence) and four fell within fifty yards of Aeroplane hangars. No bombs were dropped East of the Railway line owing to the Turkish Hospital being there. All machines returned safely though hit in many places.

There was one machine on the Aerodrome at MAAN but it did not leave the ground though we waited twenty minutes for it. I do not think they meant to fly as they had the engine on and were taxiing the machine about in any direction.

29-8-17. Lt. Batting's machine failed to leave the ground so only three machines went to FUREILA and ABU LISAN dropping forty-two bombs there with effect on the Turkish camps. A direct hit was observed on a Field Battery. The Turks kept up a continuous machine-gun and shrapnel fire and the machines were all hit, (one flying wire broken and two main spars hit).

The two B.E. 12s did the same trip in the afternoon, dropping another thirty-two bombs with good effect on the same camps.

30-8-17. All machines returned safely to KIL 143.

The bombs used were sixteen and twenty pounders and altogether 116 were dropped.

We only found 270 gallons of petrol at KUNTILLA instead of 400 galls. that were sent, as a great many tins were quite empty through leakage. Owing to the shortage of petrol we were unable to drop all the bombs and about twenty serviceable bombs remain at KUNTILLA.

In the Field. 30-8-17. Commanding "C" Flight No. 14 Squadron, Royal Flying Corps. Capt. R.F.C.

صورة عن تقرير الهجوم الجوي بالقنابل الذي شنه سرب الطائرات في ٣٠ أغسطس ١٩١٧

▲ طائرة ثنائية السطح من سرب طائرات رقم ١٤ لقطاع الحجاز الصحراوي

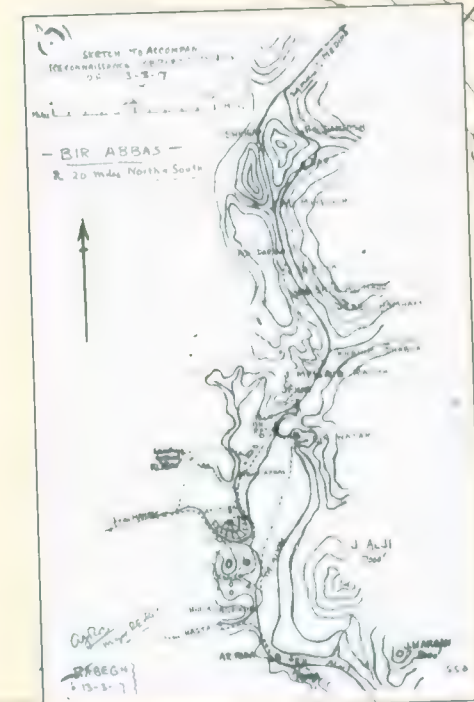
قادت كئائب من السرب الرابع عشر من الفيلق الطائر الملكي عمليات هجومية في الحجاز في سنتي ١٩١٦ و ١٩١٧ وتم توفير دعم إضافي قدمته الطائرات المائية العاملة في الخدمة الجوية الملكية من حاملة الطائرات Ben-my-Chree HMS في البحر الأحمر.

لقد قامت جميع الطائرات بدورها في مهمات القصف والاستطلاع. و مع بعض الجدل، اعتبرت طائرات الاستطلاع ذات أهمية أكبر من المهمات الهجومية.

▼ إقلاع طائرة طراز شور ٣٢٠ البحرية



وفرت المهمات الإستطلاعية معلومات حديثة عن مكان قوة العدو وانتشار قواته وأعانت على رسم خرائط مفصلة للمنطقة، ولم يكن ثمة خرائط للمنطقة إلى أن وصلت الطائرات إليها.



"RABEGH-YENBO-MEDINA"
1:500,000.
COMPILED from R.F.C. RECONNAISSANCES.
C FLIGHT No 14 SQUADRON 5th WING MIDDLE EAST DESIGNS R.F.C.

Note - CAMEL TRACKS SHOWN IN RED
HADIS SHOWN IN GREEN

James Henderson
RE R.F.C.
AUGUST 20th 1917



▼ المخيمات ومهابط الطائرات في الغيدا يوليو عام ١٩١٧



R.F.C. CAMP AND W. STATION AT GAYAH.



كانت هناك خمسة عشر طائرة
مقاتلات اربع عشر انتي إشتملت على طائرات
FB19s, De Havilland9s, BE2s)
(Vickers) تقع في ينبع والنوجه. إضافة إلى ذلك
كانت الطائرات ترسل غالبا إلى الميادين البعدة
من بينها جدة، وأكثرها أهمية ضواحي مكة.

▼ مقر قطاع الطيران الملكي الصحراوي





لم تفقد أي طائرة في المعركة على الرغم من أن معظمها عاد من المهمات وقد لحقها الأذى بسبب النيران الأرضية. مهما يكن من أمر تعطل عدد منها إلى درجة يتعذر معها الإصلاح بسبب العمل فوق تضاريس قاسية جدا.

▼ بقايا لطائرة BE-2C كان يطير بها الملازم جونور في قوى الطيران الملكي (في الأسفل) تقارير السرب ١٤ في حادث مماثل (يمين وأسفل اليمين)



"G" Flight No.14 Squadron,
Royal Flying Corps.

O.C. No.14 Squadron R.F.C.

Report on damaged B.E.2C. No. 4483.

- (a) This machine was crashed on landing in the WADI HANDH on
- (b) The general condition of the machine is such that it would not justify re-construction.
- (c) List of parts recommended for retention as spares is attached.
- (d) Type of engine is - 90 h.p. R.A.F., W.D. No.1027, Makers' No. 22994. Undamaged but recommended for overhaul and retention.
- (e) It is recommended that serviceable parts be taken on charge as spares, and that the machine be written off.-

EL WEJH.
19-5-17.

Capt. R.F.C.,
Commanding "G" Flight No.14 Squadron,
Royal Flying Corps.

W/269
23/5/17

20 a-h

"C" Flight No.14 Squadron,
Royal Flying Corps.

O.C. No.14 Squadron R.F.C.

Herewith Log Book of B.E. 2C, which was wrecked on 30-4-17 as per report dated 19-5-17.
Please acknowledge receipt.

EL WEJH.
28-5-17.

Capt. R.F.C.,
Commanding "C" Flight No.14 Squadron,
Royal Flying Corps.

Capt.
No. 14 Squadron



EL WEJH.
28-5-17.

Received
No. 14 Squadron



▼ صورة قديمة للملك عبد العزيز آل سعود وهو سخطي مشهور حاد



ومع توقف الأعمال العسكرية في أعقاب الحرب
عالمية انحصر الطيران العسكري في المنطقة
العربية في نطاق جولات القوة الجوية الملكية
البريطانية في مناطق الإنتداب. وإستجابة لطلب
من الشريف حسين بن علي، أذنت الحكومة
البريطانية - برخصة تصدير لتزويده بطائرتين
غير مزودتين بالسلاح من طراز (Whitworths
Armstrong) وبطائرتين من طراز (DH9).
وكان قد طلب الطائرتين لمراقبة طرق جده - مكة
بحيث يضمن سلامة الحجاج الذين
يعبرون الحرمين الشريفين. ولم يكن لهذه
الطائرات التي كانت تستخدم لواجبات إنسانية،
أن تلعب دوراً عسكرياً ما يتوافق السياسة البريطانية
في المنطقة.

في نهاية أغسطس من سنة ١٩٢٤ بدأت قوات
إبن سعود تتجمع على مقربة من تخوم الحجاز .
ومن ثم غزت تلك القوات الحجاز وإستولت على
الطائف المقر الصيفي للشريف حسين . بعيد
ذلك رحب أهل مكة بعيد العزيز وقواته من غير
أي أعمال حربية . وإستغاث آنذاك الشريف حسين
الحكومة البريطانية . وبمضي بعض أيام - بعد
الدنية أعلنت الحكومة البريطانية حيادها في
النزاع وقررت أن ترفض منح أي رخص لتصدير
مواد حربية لأي من الطرفين .

على الرغم من الحظر البريطاني نجح الشريف حسين في الحصول على ست طائرات قتالية من طراز DH9 من مجموعة ستفن وهيمان Steffen & Heymann في برلين. وكانت هذه الطائرات قد نقلت إلى جده على متن السفينة الألمانية R C Rickmers التي وصلت في السادس والعشرين من أغسطس سنة ١٩٢٥، أما الطيارون والمراقبون فكانوا من الألمان، وقام على خدمة الطائرات فنيو صيانة ألمان وروس

في سنة ١٩٢٥ بدأت قوات الملك عبد العزيز بن سعود حملتها الأخيرة التي أدت إلى توحيد البلاد. وتعرضت هذه القوات لأهل مرة

البوابة الرئيسية لمدينة جدة (حوالي عام ١٩١٦)



▲ طائرة ذات محرك الليبرتي د. آتش رقم ٣٠ من سرب الطائرات أثناء تحليقه فوق سكارا عام ١٩٢٤

[illegible]

معروف و مشہور دانشور ڈاکٹر محمد رفیع صاحب نے DH9 میں
حاصل کردہ سندھ میں جہازیں کی تاریخوں کی کتاب
میں تصدیق کی ہے کہ سندھ میں پہلی بار 1949ء میں
پٹرول کی پمپوں کی تعمیر ہوئی تھی۔ یہ پمپوں کی تعمیر
کے لیے پہلی بار سندھ میں پہلی بار ڈاکٹر محمد رفیع صاحب
تصدیق کی ہے کہ سندھ میں پہلی بار 1949ء میں
پٹرول کی پمپوں کی تعمیر ہوئی تھی۔ یہ پمپوں کی تعمیر
کے لیے پہلی بار سندھ میں پہلی بار ڈاکٹر محمد رفیع صاحب

تصديقاً على ما ذكره في هذا الشأن من قبله في تاريخه
العام ١٩٤٥. في تاريخه العام ١٩٤٥. في تاريخه العام ١٩٤٥.
في تاريخه العام ١٩٤٥. في تاريخه العام ١٩٤٥. في تاريخه العام ١٩٤٥.
في تاريخه العام ١٩٤٥. في تاريخه العام ١٩٤٥. في تاريخه العام ١٩٤٥.



لم يكن موقف الشريف علي ليرجي منه شيء على الرغم من قدرته على نشر الطائرات التي استمرت في عملياتها الهجومية حتى نهاية النزاع. ونقد استسلمت حكومته المؤقتة لملك عبد العزيز بن سعود في الثاني والعشرين من ديسمبر من عام ١٩٢٥ بحضور القنصل البريطاني.

لقد أنجز الإخوان ، بوحى من الشجاعة الفذة والعبقرية العسكرية لقائدهم الذي لا ينازع، عبد العزيز بن سعود، نصراً مؤزراً على القوى المعارضة للقيم الجهورية للإسلام. لقد مكنتهم هذا النصر من توحيد المناطق المتباعدة لوسط الجزيرة العربية فيما أصبح دولة متماسكة وضمنوا أن يكون للحجاج معبر حر وآمن إلى الحرمين الشريفين في حجهم.

► صورة لبوابة مكة المكرمة ومدينة جدة وأمام البوابة حمار يجر عربة ماء



Text of a message signed with the seal of Ibn Saud and addressed to the Acting Consul in Jordan

9.6.1344 (December 25th, 1925)

I am pleased to inform your Excellency that the war in the Hejaz has come to an end by the withdrawal of Sharif Ali from Jeddah and his abdication. I have taken delivery of the besieged garrisons which were resisting our army in the Hejaz. Thus tranquility and peace prevail throughout the blessed Hejaz territories.

I was, and have always been, inclined to peace and tranquility, but necessities compelled me in the past to enter into wars and defence, in which I endeavoured not to harm anybody and to decrease the losses of the war as low as possible, bearing its troubles and its various difficulties, including the stretching out of period so that no loss of life may take place among the innocents and in mercy of the poor

I have invited the leaders of Moslem Governments, parties and committees to a conference that will be held in this blessed land, for deciding the suitable condition as regards the comfort and interests of pilgrims who come to this country. I am doing my best to make equality and security prevail over all the inhabitants of the Hejaz, indiscriminately and impartially, and to introduce reforms in administrations and their branches, so that the Hejaz may attain its prosperity and comfort.

I have to thank your respectable government for the neutral state in the case, and to thank your Excellency for the efforts you have done for peace and tranquility in Jeddah during the hours of the last change.

(Seal of Ibn Saud)

Text of King Ali's Notice of Withdrawal from the Hejaz.

3.6.1344 (December 19, 1925)

His Excellency

For the sake of peace and in order to safeguard life and property and to avoid bloodshed and to shorten the duration of the war which brought distress, ruin and trouble to the country, I have decided to withdraw, and to leave Jeddah on Tuesday, 6.6.1344 (December 22, 1925), and I have formed a native Provisional Government to carry out matters and affairs under the presidency of the Kaimakam of Jeddah.

I hasten to send this for your information.

ALI

(Identical note copied to all foreign representatives)

Telegram from the Secretary of State for Dominion Affairs to the Governors General of Canada, the Commonwealth of Australia, New Zealand, the Union of South Africa and the Governor of Newfoundland, sent 12.45 p.m. on 31st December 1925.

31st December. Secret. My telegram 22nd December. The Provisional Government in Jeddah surrendered to Ibn Saud on December 22nd in the presence of acting British Consul who with approval of Secretary of State for Foreign Affairs had acted as intermediary between Ali and his people and Ibn Saud in connection with its surrender. Ibn Saud before the full assembly thanked the British Government for the part they had played as mediators and gave the warmest expressions of friendship.

On December 23rd Ibn Saud entered Jeddah officially, where situation has throughout remained quiet, and disarmament has proceeded without incident.

Please inform your Prime Minister.

AMERY

◀ السوق في جدة (حوالي عام ١٩١٧)

► رسالت توكّد انسحاب الملك علي بن حسين





كانت هذه الصورة الأولى التي
 تم تصويرها في مكة المكرمة في
 سنة ١٢٤٠ هـ الموافق ١٨٢٤ م
 وهي من مقتنيات المتحف الوطني
 في الرياض



ولادة قوة جوية

رسالة إلى وزير الدولة للشؤون الخارجية
البريطاني النبيل أوستن شامبرلين

SECRET 46 240

BRITISH AMBASSY,
JEDDAH.
February 4th, 1926.

Sir,

I have the honour to forward herewith a list of the war materials handed over to Bin Saud by the Sherifian forces upon the submission of Medina and Jeddah.

2. The details as regards Jeddah were supplied to me by King Ali and as regards Medina by Abdul Majid Panha, the Commander of that garrison, and I have no reason to doubt the reasonable accuracy of both sets of figures.

I have the honour to be
With the highest respect,
Sir,
Your most obedient, humble servant.

H.B.M. VICE CONSUL,
ADJUTANT GENERAL JEDDAH AND MEDINA.

His Britannic Majesty's Principal Secretary of
State for Foreign Affairs,
Foreign Office,
LONDON, W.1.



طائرة دي هافيلاند ثنائية السطح. قاذفة قنابل من مقعدين
مروعة بمحرك ٢٠٠٠ أتس ب

ولادة قوة جوية

بإسم الله السريفي على بن الحسين أصبحت
المعدات الحربية عناءه حرب لخلالة الملك عبد
العزيز. والمتمثلت تلك المعدات على طائرات من
طراز DH9 المحجود بمحركات سيدلي يوما
Siddley - Puma خمس منها كانت في حالة
يمكن إستخدامها. لقد كان خلالة الملك عبد
العزيز متبها للدور الرئيس للقوة الجوية في دحر
القوات العثمانية في الحجاز في أثناء المراحل
الأخيرة للحرب العالمية الأولى. كما كان له
ريادة على ذلك. حيرته التحصين في العمليات
النهجومية الجوية في أثناء المراحل الأخيرة لحملته
لتوحيد البلاد. وإضافة إلى قيمة الطائرات في
المعارك قدر الملك عبد العزيز قيمتها الكبرى على
صعيد المواصلات في هذه النواحي المتنامية الأطراف
غير المحددة جازيته بينما كانت المواصلات آنذاك
عتمد على التحيل والحمال. على هذا فاتح خلالة

حرد لمحتويات
موقع المدينة
العسكري في
فبراير ١٩٢٦

Enclosure in Jeddah Respatch No 12
dated February 4th, 1926.

47

Medina Garrison. Captulated on 28th December 1916.

4 large heavy guns. Approximately 6" with 4000 lbs.
2 pack firing guns. " " " " " "
2 Howitzers. Approximately 5" " " " " "
2 12 inch guns. " " " " " "
1 pack firing gun Mountain. " " " " " "
4 light mountain guns. " " " " " "
16 machine guns of different makes.
100 rifles of different makes.
100 boxes of Small Arms Ammunition.

Jeddah Garrison. Captulated on 22nd December 1916.

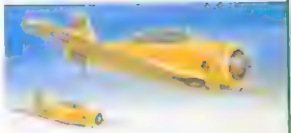
10 field guns.
4 mountain guns.
4 Howitzers.
400 shells approximately for the above guns.
65 machine guns of different makes.
100 rifles of different makes.
100 boxes of Small Arms Ammunition.
6 aeroplanes. The Hazelland 3" with 200000 lbs. engine.

(Aeroplane fitted with double engine, and two
machine guns of the same type. The aeroplane
crashed and it is doubtful if repairs can be
effected.)

ولادة قوة جوية



الفصل الثاني



▼ الأمير فيصل والذي أصبح فيما بعد جلالة الملك فيصل



32
E 5012 64
28 Aug. 1926

Abdul Aziz bin Saud, the King of the Hejaz and Sultan of Mejd, asked His Majesty's Government, through the British Agent and Consul at Jeddah, for permission for his second son, Feisal, to visit England during the last half of September "in order to thank His Majesty's Government for their recognition of him as King of the Hejaz".

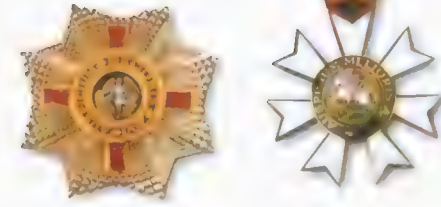
A reply has been sent to Ibn Saud that, as neither the King nor the majority of His Majesty's Ministers will be in England at that time, it will be impossible to make suitable arrangements for the official entertainment of Prince Feisal. At the same time, if Ibn Saud desires his son to visit this country as a private individual, he will be welcomed and arrangements will be made to extend all possible courtesy to him.

Ibn Saud has now replied that he agrees to this suggestion, and Prince Feisal, who is a young man of about 20, will start from Jeddah about September 8, accompanied by Mr. Jordan, the Acting British Consul at Jeddah. It appears likely that the Prince may wish to go to Palermo to convey his father's respects to the King.

Eastern Dept. F.O.
Aug 27. 1926

▲ طلب لزيارة بريطانيا مقدم من الأمير فيصل إلى رئيس الوزراء النقيب ستانلي بولدوين

وسام قائد الفرسان من أخوية القديس مايكل والقديس جورج الأكثر تميزاً.



الملك عبد العزيز في الخامس والعشرين من يناير سنة ١٩٢٦ القنصل البريطاني في جده طالباً منه مساعدة حكومة جلالة ملك بريطانيا في تشغيل الطائرات التي تم الاستيلاء عليها. ولقد رغب خصوصاً في توظيف طيار بريطاني ومهندس لتشغيلها في الخدمات البريدية والتجارية.

١٩٢٦/٧/٩١
OUT FILE
136

ORDER OF ST. MICHAEL AND ST. GEORGE.

To the Chancellor.

The King has been graciously pleased to signify His approval of the following appointment to the Most Distinguished Order of St. Michael and St. George, which may at once proceed.

Eastern Dept
To be an Honorary Knight Commander.

His Highness the Amir Faisal bin Abdul Aziz bin Abdul Rahman Al Faisal es Saud. Governor of Mecca.

(se) Arthur Chamberlain.

Foreign Office.
October 8. 1926

▲ شهادة موقعة من قبل وزير الدولة للشؤون الخارجية أوستن شامبرلين



▼ أي دي أش ٤، ومزودة بمحرك سيدلي بوما ٢٠٠ أش ب مقاتلة قاذفة قنابل



ورداً على ذلك، بعثت وزارة الخارجية البريطانية عرضاً في الخامس من مارس بإرسال طيار وفني إصلاح إلى الحجاز إستجابة لطلب جلالة الملك عبد العزيز في الخامس والعشرين من يناير. وكان الهدف من زيارتهم فحص الطائرات ورفع تقرير عن حالتها وعما ينبغي فعله لإعادتها إلى الخدمة. قبل جلالة الملك عبد العزيز هذا العرض في الثاني عشر من مارس. نتيجة لذلك وصل من القاهرة في أبريل من سنة ١٩٢٦ قائد السرب J.Noakes حامل وسام القوة الجوية المصليب والميدالية العسكرية، وكان يرافقه إثنان من فنيي الإصلاح. وأكد الفحص الذي أجري على طائرات DH9 الخمس أنه يمكن إعادتها إلى الخدمة بيسر.

في الحادي والثلاثين من يناير سنة ١٩٢٧ قدم القنصل البريطاني في جده عرضاً لجلالة الملك عبد

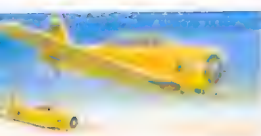
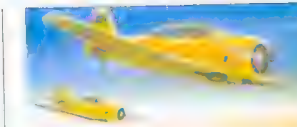
العزيز شرح فيه أمر الموظفين المطلوبين لتشغيل خدمة جوية مدنية وذلك باستخدام طائرات DH9 الموجودة تحت تصرفه. اشتمل العرض البريطاني على مسودات عقود لتشغيل الموظفين. وكان موقف جلالة الملك عبد العزيز أن يرفض ذلك على مضض بعد دراسة متأنية شاكراً حكومة جلالة ملك بريطانيا على عرضها. فلقد حالت بعض الضرورات المالية الأخرى في دولته الفتية بينه وبين تحمل النفقات الباهظة المترتبة على تشغيل الطائرات.

بينما كان إحتمال إعادة الطائرات التي تم الاستيلاء عليها إلى الخدمة أمراً تحت الدراسة وقع حادث مهم جداً. حيث قام الأمير فيصل، الابن الثاني لجلالة الملك عبد العزيز والذي سيضحي شخصية بارزة في مجال تطوير القوة الجوية الملكية السعودية مستقبلاً بزيارة شبه رسمية إلى إنجلترا. كان الغرض من زيارته التعبير عن شكر جلالة الملك عبد العزيز لحكومة جلالة ملك المملكة المتحدة لسرعتها في الإعراف به حاكم شرعياً للبلد الموحد. وأستقبل جلالة الملك جورج الخامس الأمير فيصل في التاسع من أكتوبر سنة ١٩٢٦ في قصر باكنغهام وقلده وسام السانت مايكل والسانت جورج من درجة قائد الفرسان الأكثر تميزاً.

على بصيرته المعهودة فيه إستمر جلالة الملك عبد العزيز في حوار مع حكومة جلالة ملك

▼ طائرة دي أش ٩ ذات السطحين.





▼ نسخة عن كلفة عرض بريطاني سابق لشراء الطائرة.

▼ نسخة عن عرض سابق لشراء الطائرة.

[This Document is the Property of His Britannic Majesty's Government] 196

No.8. -ARCHIVES.

84

EASTERN(ARABIA).
17, 1929
CONFIDENTIAL.
[E 4714/66/91]

September

SECTION 2.

No.1.

Mr Bond to Mr A. Henderson.- (Received September 17.)

(No. 216.)

HIS Majesty's agent and consul at Jeddah presents his compliments to His Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs, and has the honour to transmit to him copy of a note to the Acting Hejaz Minister for Foreign Affairs, dated the 25th August, 1929, respecting the supply of aeroplanes for the Hejaz Air Force. Jeddah, August 25, 1929.

Enclosure in No.1.

Mr. Bond to the Acting Minister for Foreign Affairs, Mecca.

(After compliments.)

Your Excellency,
I HAVE the honour to refer to the interview which I was privileged to have with His Majesty the King on the 17th June last (10.1.1348), in the course of which His Majesty was pleased to express his desire to purchase aeroplanes from the British Government for the Hejaz-Nejd Air Force and to engage British personnel in it.

2. In your Excellency's letter of the same date you were good enough to explain in detail the exact nature of His Majesty's requirements.

3. I have now much pleasure in informing your Excellency that, as result of the negotiations which have been in progress since the receipt of your Excellency's letter, His Majesty's Government are now prepared to supply from stocks in Iraq, with which the Royal Air Force squadrons in that country are now in process of re-equipment, four new Wapiti aeroplanes equipped with Jupiter VI engines, aircraft and engine spares, one spare engine, 1,000 20-lb. bombs complete, and four Royal Air Force heavy tents. The total cost of the above has been reduced to the figure of £23,239.

4. I am to explain that this reduction means that His Majesty's Government will themselves defray the cost of freight and all other incidental charges. It therefore in effect represents a free gift by His Majesty's Government of about one-fifth of the total cost and thus furnishes concrete evidence of their goodwill towards His Majesty and their desire to assist him.

5. The machines offered are of the most up-to-date type and of a type also that is the most suited to Arabian conditions. Other machines, of the D.H. type for example, are for this reason not offered.

6. Great care has also been exercised in the selection of personnel.

7. His Majesty's Government understand that it was the desire of His Majesty the King to have of the best both as regards machines and personnel. They agree as to the wisdom of this and believe that their present offer complies with it in both respects.

8. All pilots and most of the mechanics are ready to proceed at short notice.

9. As regards payment, his Majesty's Government wish to avail themselves of the proposal contained in your Excellency's note and request that the sum mentioned above may be paid in advance.

10. It should be clearly understood that His Majesty's Government cannot contribute to the cost of maintenance or renewal. The cost of maintenance is now estimated at £11,000 per annum for the first two years, after which period the need of reconditioning would involve an increase. This sum includes the "extraordinary allowances" referred to in numbered paragraph 3 of your Excellency's note of the 4th instant (28.2.1348).

11. I am to add that His Majesty's Government consider it necessary, in the interests both of themselves and of His Majesty the King of the Hejaz, Nejd and its dependencies, to obtain an assurance that no aircraft carrying non-Moslems shall fly over or near Holy Places.

(Respects.)

W.L.BOND.

STATE OF REVISED ESTIMATE OF COST OF EQUIPMENT

SUPPLIED TO HIS MAJESTY.

4 Aircraft, engines and instruments.....	£16,300. 0.
Spare engine.....	1,375. 0.
Aircraft and engine spares.....	2,062. 0.
Welding plant.....	34. 0.
X Spares for D.H.9A's.....	115. 0.
Bomb racks and spares.....	108. 10. 0.
1,000 20 lb. bombs.....	2,880. 0.
4 R.A.F. Heavy tents.....	400. 0.

£23,240.

X For the purchase of D.H.9A's and 5th batch of spares from the Air Ministry 1929

4 A complete set of spares



طائرة طراز وابيتي والتي حلفت لتقييمها من فرقة سرب طيران القوة الجوية الملكية

الطائرات من مخزون القوة الجوية الملكية في منطقة الشرق الأوسط.

درست وزارة الجو البريطانية الطلب بعمق، وأوصت أنه يمكن تلبية بتحويل أربع طائرات من القوة الجوية الملكية ذات السطحين من طراز Westland Wapiti Mark II المسلحة لتجهيز الأسراب الجديدة في العراق. ولقد أرسل عرض رسمي بهذا الفحوى إلى جلالة الملك عبد العزيز في تسع عشر من سبتمبر سنة ١٩٢٩.

وافقت حكومة الحجاز في التاسع والعشرين من سبتمبر على العرض البريطاني والذي يتضمن توفير طائرات الوابيتي والمتضمن أيضا عقوداً للموظفين. وقدمت دفعة أولى مقدارها ١٢,٠٠٠ جنيه إسترليني من التكاليف. وفي الثالث من أكتوبر تفتت حكومة جلالة الملك بريطانيا قرار جلالة الملك عبد العزيز بوضع الطائرات في الحبيب العربي. وفي الخامس من أكتوبر أرسل القنصل البريطاني في جدة رسالة ليقيد أنه تلقى حوالة مصرفية بمبلغ ١٣,٢٥٦ حسباً لإسبانيا وهو بقية تكاليف شراء الطائرات والمعدات العسكرية، ولدفع تكاليف الموظفين الأولية. وأكدت هذه الرسالة أن الوجهة الأخيرة للطائرات

بريطانيا. وأدى ذلك إلى وصول قائد الجناح ف.و. ستنت F.W.Stent وبعثة مساندة من القوة الجوية الملكية إلى جده في الخامس عشر من يونيو سنة ١٩٢٩، ولقد أعادت البعثة في أثناء زيارتها طائرتين من طراز DH9 إلى حالة الطيران وقامت بمجموعة من الطلعات إشتملت على إعطاء حاكم جده وعدد من الأعيان العرب فرصة تجربة الطيران.

في الثامن من يونيو إلتقى قائد الجناح ستنت، بتشجيع من القنصل البريطاني في جده جلالة الملك عبد العزيز وسمو نائبه وزير الخارجية. في أثناء محادثتهم ذكر جلالة الملك عبد العزيز أنه تواق جداً لمولد قوة الحجاز الجوية بأقل قدر ممكن من التأجيل. وقد تسبب بالأسراع وراء الطلب نشاط الثائرين الذين قادهم فيصل الدويش في المنطقة الشمالية الشرقية من نجد. ورغب جلالة الملك عبد العزيز في استخدام الطائرات في حملة لقمع إنتفاضة المتمردين. ولقد قدمت مذكرة إلى القنصل البريطاني في التاسع عشر من يونيو أكدت رغبة حكومة الحجاز في شراء أربع طائرات معدنية كاملة جديدة بمحركات مبردة بالهواء وذلك من خلال حكومة جلالة ملك بريطانيا، وكان ينبغي لهذه الطائرات أن تكون صالحة للاستخدام العسكري في شبه الجزيرة العربية، ومزودة بالأشخاص والمعدات اللازمة. وفي ضوء هذا الطلب إقتراح أن توفر

والعشرين من فبراير عندما أسقطت آخر رسالة فوق قرية محلية بناء على أوامر أمير القطيف، كان أهلها يثيرون المشاكل، ونتيجة لهذه الطلعة توقفت المشاكل.

إنهات حركة الثور بنجد إثر سجن فيصل الدرويش وأعيد فرض الإستقرار السياسي. ودفع هذا الأمر جلالة الملك عبد العزيز إلى نقل قوة الحجاز الجوية إلى جده. ولتتخذ تحقيق رحلة مباشرة عبر شبه الجزيرة العربية طلب في ١١ يونيو إذن أن تطير طائرات القوة الجوية فوق الكويت والعراق وعبر الأردن. ولقد أجيب طلب جلالة الملك ووافقت وزارة الجو البريطانية على توفير طيار للطائرة الرابعة كون أحد الطيارين الأصليين قد صرف من الخدمة في ٢١ مايو. وتقرر أن تتوجه الطائرات إلى هندي حيث المستودع الرئيس للقوة الجوية الملكية في العراق لتقضي مدة ثمانية أيام لإجراء التعديلات.

في الأول من يوليو تلقى كبير الطيارين موريس أوامر من حكومة الحجاز بتحويل القوة الجوية إلى جده عن طريق العراق وعبر الأردن. وغادرت القوة الجوية جزيرة دارين في ٢٣ أغسطس ترافقها ثلاث طائرات تابعة للقوة الجوية الملكية من طراز وايتي. وقاد الطائرة الرابعة الملازم طيار بيرسون Pearson من القوة الجوية الملكية بدلا من الطيار المطرود، وطارت الطائرات على مراحل حتى جده. وحظيت قوة الحجاز الجوية عند وصولها بإستقبال رسمي كبير ترأسه ممثل جلالة الملك عبد العزيز فؤاد بك حمزة والقائم بالأعمال البريطاني ونائب القنصل مع جمع كبير من المواطنين. خصصت الأسابيع القليلة التالية لإنشاء مهبط جديد. وما أن تم الانتهاء من ذلك حتى إستؤنفت عمليات الطيران المعتادة في أواسط أكتوبر. وفي الثالث عشر من نوفمبر التقى الأعيان العرب في منزل وزير المالية وإتفقوا على أن يقاتحوا حكومة الحجاز لتأذن بإنشاء جمعية الطيران. وما لبثت الحكومة أن وافقت على ذلك بسرعة.

في الثامن من يناير سنة ١٩٣١ تم القيام بطلعة جوية بارزة الأهمية عندما إشتراك ثلاث طائرات في تشكيل في إستعراض عسكري في الكندرة أمام الأمير فيصل في جزء من الإحتفالات التي

الأردن

معان

الوجه

ينبع

جدة

الربطة

رمادي

فالوجة

بغداد

الهندية

العراق

طائرة وايتي في جده. حاكم جده جالسا في الوسط.



شعبية

عليها طيارين وخمسة من فنيي الإصلاح، كقوة جاهزة للبدء بالعمليات التي تطلبها حكومة الحجاز.

كان الموظفون في قوة الحجاز الجوية تحت أمرة كبير الطيارين إيرا موريس Ira Morris والذي كان بدوره مسؤولا أمام الأمير فيصل، ولما لم يكن ممكنا توظيف طيارين مسلمين، فإن الطيارين كان ممنوعا عليهم أن يطيروا فوق المناطق المقدسة والتي إشمطت على مناطق حول المدينة ومكة.

خلال يناير من سنة ١٩٣٠ كان موظفو قوة الحجاز الجوية قد تم تعيينهم، الأمر الذي عزز من العمل الذي كان قد شرع به لبناء مهبط. كما تم بناء الحظائر واقامة مباني التخزين وتصنيف مختلف المخازن، كما تم إضافة إلى ذلك، بناء مخزن للقتال في موقع بعيد زيادة على ورشات ومسكن الطيارين وفنيي التصليح. والجدير بالذكر أن الطيران لم يكن مهبطا فبعد أن تقدم الخدمة للطائرات كان جميع الطيارين الأربعة يقومون بطلعات. ولقد تم إختيار مهبط أرضي إضطراري في القطيف بعد موافقة أميرها.

وبناء على أوامر جلالة الملك عبد العزيز طارت الطائرات الأربع إلى مخيمه في حباري وضحا التي تقع على بعد ٢٣٠ ميلا من دارين وذلك في السادس عشر من يناير. وكان جلالة الملك عبد العزيز قد أستقبل الطيارين الأربعة وقام بمعاينة الطائرات وأذن لأحد وزرائه بأن يطير في جولة قصيرة. وبينما كانت الوحدة في حباري وضحا طارت القوة الجوية الملكية بالمتنمر فيصل الدرويش إلى جلالة الملك عبد العزيز. وفي عودتهم إلى جزيرة دارين في الثلاثين من يناير سلمت الرحلة بريد جلالة الملك عبد العزيز إلى الجبيل وكانت هذه هي المرة الأولى التي ينقل فيها البريد بواسطة طائرات الحجاز.

إنصرفت نشاطات الطيران في الأشهر الأربعة التالية إلى تحسين قدرة قوة الحجاز الجوية على القيام بنوع من الطلعات العملياتية التي تم شراء الطائرات من أجلها. وإضافة إلى العمل على إقامة لإتصالات مع الوجهاء العرب زادت القوة الجوية مداها القتالي المحتمل وذلك بمسح المزيد من المهابط الأرضية الإضطرابية وتعليمها. إن فعالية الإبقاء على ذراع قوى ظهرت في الخامس

جزيرة دارين

الظهران



تشكيل طائرة الوايتي

مؤهلين لتشغيل قوته الجوية. وكونه رجلاً ذا بصيرة وصبر كان مستعداً للانتظار إلى أن يحين الوقت المناسب قبل أن يتخذ التعهدات الضرورية لضمان النجاح. ومتابعة نهج السياسة وظفت حكومة المملكة العربية السعودية اثنين من رجال الجو الروس البيض: كبير طيارين وفني إصلاح، كانا على خبرة في تشغيل الطائرات في الحجاز. وكان قد وصل إلى جدة الطيار نيكولاس نيدونوف، وفني الإصلاح ماكسيموف في الثالث من يونيو سنة ١٩٣٤، ووجدا بعد فحص طائرات الوايتي الثلاث أنها في حالة جيدة. واستؤنفت على هذا الرحلات التجريبية في الثاني من يوليو بعد تلقي قطع العيار الأساسية وطارت طائرة إلى الطائف في الخامس من يوليو. وكان إعلان حكومي قد أكد أن مطارا عسكريا سيُشاد في الطائف بدلاً من حده لأسباب تتعلق بالسلامة. ثم طارت بعد ذلك طائرة وايتي تابعة إلى الطائف في أوائل أغسطس.

على الرغم من أن نشاط الطيران انحسر في الطائف بقية السنة أرسلت طائرة وايتي إلى جدة في السابع والعشرين من أكتوبر لعمليات محتملة. وفي الثامن عشر من نوفمبر انضم روسيان أبيضان إلى القوة الجوية الملكية السعودية. وفي بواكير سنة ١٩٣٥ حولت قاعدتها التشغيلية الرئيسة إلى الطائف.

وبتوجيه حكيم من جلالة الملك عبد العزيز تمّ التوصل إلى اتفاق مع الحكومة الإيطالية يتلقى بموجبه الملاحون السعوديون تدريباً في إيطاليا وتوفر فيه الحكومة الإيطالية طائرات تدريب

ميزت الذكرى الخامسة لتولي الملك عبد العزيز الحكم.

في هذه الأثناء كانت عقود الموظفين الأحياء قد انتهت. وغادر آخر فنيي الإصلاح حده في الحادي عشر من فبراير وتبعه في ١٨ يونيو إثنان من الطيارين الثلاثة الباقين وكبير الطيارين موريس وفرانك نورث. وفي أعقاب مغادرة الموظفين البريطانيين وظفت حكومة الحجاز طياراً ألمانيا يدعى السيد كراكوسكي Herr Krakowsky ، وفني إصلاح. وفي مايو من السنة نفسها وضعت الطائرات تحت إشراف لجنة من الضباط العسكريين برأسها الطيار البريطاني الوحيد الباقي كولن لووي Colin Lowe واستمر هذا التنظيم في تشغيل القوة الجوية حتى أواسط سبتمبر. وفي الثالث عشر من هذا الشهر تحطمت طائرة وايتي والتي كان يقودها طيار ألماني شارك في الحرب العالمية الأولى عندما أصيب بإغماء أمام جهاز القيادة حينما كان في مهمة ضد إمام اليمن. بعد هذا الحادث عاد لووي إلى بريطانيا وعلقت العمليات الجوية مؤقتاً.

في الثالث والعشرين من سبتمبر سنة ١٩٣٢ سميت البلاد المملكة العربية السعودية، دولة إسلامية لغتها الوطنية العربية ودستورها القرآن الكريم. نتيجة لذلك بدل اسم قوة الحجاز الجوية إلى القوة الجوية الملكية السعودية.

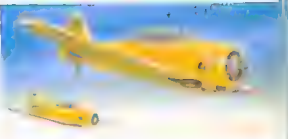
أن التكاليف الكبيرة والمستمرة - التي ترتبت على توظيف طيارين وفنيي الإصلاح الأرضيين من أوروبا الغربية - أقنعت جلالة الملك عبد العزيز بالحاجة إلى البحث في مكان آخر عن موظفين



▲ طاقم طائرة الوايتي من قوات الطيران السعودي الملكي وعدد من أفراد طاقم العمليات. القائد الطيار ن. بيديف الثاني من اليسار والثالث من اليمين الذي يرتدي العقاب العربي هو صابط من قوات الجيش السعودي العربي.



▲ منظر لجنوب مدينة جدة والمهبط الجديد، الجزيرة الرملية أعلى اليسار



▲ هبوط طائرة أي كادرون رينو بليكان

وركاب للمملكة العربية السعودية. وفي ١٩٣٥ أرسل أول عشرة سعوديين إلى إيطاليا للتدريب على الطيران العسكري.

وعند استكمال التدريب الأولي عاد إلى جده في الرابع من أبريل ١٩٣٦ ثمانية من الملاحين التلاميذ حيث إلتقوا جلالة الملك عبد العزيز وكبار أبنائه وحياتهم بدفء مسميا إياهم "نسورنا". أما التلميذان الطياران الباقيان فقد عادا إلى جده من إيطاليا في ٣١ مايو. وفي الوقت نفسه فتح في بعض المدن إشترك لتمويل شراء ثلاث طائرات إضافية سميت مكة وجده والرياض. في هذا الوقت كان الموظفون الروس البيض قد تم إنقاصهم إلى ثلاثة أفراد يرأسهم نيدونوف.

كانت الطائرات الأولى الثلاث التي زودت بمقتضى الاتفاق السعودي الإيطالي تدريبية من طراز Caproni Ca-100 وقد وصلت معبأة في صناديق من الفولاذ في التاسع والعشرين من مايو ١٩٣٦. وأقلعت أولى هذه الطائرات في السابع عشر من يونيو. وكان مدرب إيطالي قد وصل للإشراف على مزيد من التدريب للطيارين السعوديين.

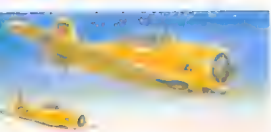
وبحلول أغسطس من سنة ١٩٣٦ بدأ الطيارون بالقيام برحلات طويلة: حيث حلّقوا في الخامس

والعشرين من أغسطس فوق مكة في أول رحلة طيران في الفضاء المقدس للمدينة المقدسة. وكان العمل مستمرا لتحضير مهبط قرب الكندرة، بينما بقيت القاعدة الرئيسة للقوة الجوية الملكية السعودية في الطائف.

بتوجيه من نيدونوف قام الطيارون السعوديون الذين تدربوا في إيطاليا بطلعات تدريبية على متن طائرة Caudron- Renault Pelican أحادية السطح التي قدمتها الحكومة الفرنسية هدية لجلالة الملك عبد العزيز.

كانت الطائرة طائرة إسعاف جوي أعيد تجهيزها للاستخدام الملكي بحيث تتسع لثلاثة ركاب إضافة إلى الطيار. وصلت الطائرة إلى ينبع في الرابع والعشرين من مارس سنة ١٩٣٦ يقودها العقيد بيتو Pitault من فرنسا عبر شمال أفريقيا ومصر، وحطت بجده في اليوم الثاني.

وصلت إلى جده في الرابع من نوفمبر ١٩٣٦ طائرة إيطالية رابعة ذات ثلاث محركات من طراز Caproni Ca-101 تحتوي على ثمانية مقاعد. وكان مدى هذه الطائرة ٩٣٠ ميلا بسرعة قصوى تبلغ ١٧٤ ميلا في الساعة. وكانت قد طارت من روما عبر تونس وبنغازي والقاهرة ووادي حلفا وكسلا وأسما ومضوع في مسافة تبلغ



▶ طلبة سعوديون مع المدربين الإيطاليين في إيطاليا



٧٠٠٠ كيلو متر في ٣٥ ساعة. وكانت أول طائرة تستخدم مطار الكندرة بالقرب من قصر الكندرة حيث أقيم حفل إستقبال للاحتفال بوصولها.

وزودت الحكومة الإيطالية أيضا حظيرة كبيرة من الفولاذ قادرة على إيواء ٢٠ طائرة. وكانت قد أحضرت مجزأة وأعيد تركيبها في الكندرة فريق من عشرة إيطاليين. وكان نيدونوف قد كتب أن طائرات الوايتي المتبقية منذ سنة ١٩٥٩ من بين

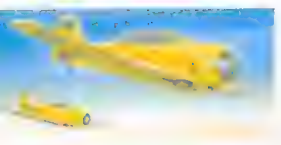
مخزون طائرات القوة الجوية الملكية السعودية، كانت في حالة ممتازة وصالحة لحمس سنوات أخرى. وفي أبريل طار إلى جده بوحدة من طائرات الوايتي المتمركزة في الطائف.

شهدت سنة ١٩٣٧ عرضين جويين بارزين. الأول في الحادي والعشرين من أبريل إحتفاء بالزيارة الأولى للأمير سعود إلى جده منذ إقامة تدريب للطيران في المملكة. وكان أحد رجال

▶ طائرة طراز كابروني سي أي ١٠٠

▶ طلبة سعوديون أثناء التمرين في إيطاليا مع المدربين أمام طائرة أنسالدو إي ٦/٣٠٠





▲ طائرة طراز كابروني ذات الثلاث محركات



▲ طيارون امام طائرة أنسالدو

إيرورك Misr - Airwork وإفتتحت طائرة دراغون في سنة ١٩٣٧ خدمة جوية منظمة بين جده والمدينة في وقت الحج. سافر بعض من الحجاج جوا من مصر وعودة إليها.

أما العرض الجوي الثاني للسنة نفسها فقد تم في ديسمبر إحتفاء بزيارة جلالة الملك عبد العزيز إلى جده، وأظهر التقدم الذي بلغته القوة الجوية الملكية السعودية. حيث طارت ست طائرات أربع منها يقودها سعوديون تدربوا في إيطاليا. وقام سعوديان - كل منهما على حدا- بالتحليق في بطائرة تدريب إيطالية، وطار سعودي ثالث بالطائرة الفرنسية من طراز كودرون - رينو، وحلق سعودي رابع بطائرة كابروني Ca-101 Caproni ذات الثلاث محركات.

إن النجاح الذي حققه الطيارون الأوائل الذين تلقوا تدريباً خارجياً دفع الحكومة السعودية إلى

▶ جلالة الملك عبد العزيز وهو يغادر الطائرة طراز دي أتش ٨ ٤ دراغون عام ١٩٣٦، بعد الرحلة

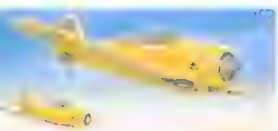
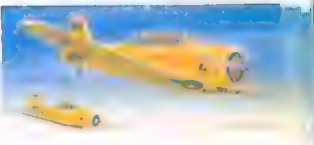


الجو، ويدعى حمزة أفندي طرايزوني، قد طار منفرداً بطائرة كابروني Caproni Ca-101 ذات المحركات الثلاثة تبعه عبد الله أفندي منديلي الذي أقل الأمير سعود ثم الأمير فيصل ثم عدداً آخر من الأعيان.

وصلت طائرتا كبروني الباقيتان اللتان زودتهما الحكومة الإيطالية إلى جده في ٢٧ أبريل ١٩٣٧ وفي ٢٦ مايو، وبعد إتمام عملية مسح جوي، قدمت هبة العديد من طائراتها ذات السقاع الأربعة من طراز بيلانكا Bellanca إضافة إلى ذلك أعاد نيدونيوف وإثنان من فنيي الإصلاح الروس، يعينهما فني إصلاح خبير من مصر، طائرة وابيتي معطلة منذ سنة ١٩٣٢ إلى حالة تصلح لتطير. إن أول رحلة مسجلة إستقلها جلالة الملك عبد العزيز تمت في سنة ١٩٣٦، عندما طار بطائرة من طراز 84 De Havilland Dragon من شركة مصر



▲ منظر لداخل الطائرة إيرورك دي أش دراغون



في الشهر التالي طارت أربع طائرات من جده على طول الساحل وعادت بعد يومين. لقد غطت الرحلة الخارجية التي بلغ طولها ١٧٥ ميلاً في ساعتين وعشر دقائق وعادت فيما لا يزيد عن الساعتين فقط. أما الطائرات الأربع المشاركة فقد كانت : طائرة بيلانكا والتي قادها نيدونوف، وطائرات الكابروني الثلاث. إثنان منهما قادهما أربعة سعوديين والثالثة قادها الرائد الإيطالي شيكو Ciccu وسعودي وقبل أن تنصرم السنة شوهدت تشكيلات مصقولة تتألف من ثلاث طائرات تطير فوق جده.

باستثناء نيدونوف، بقي أفراد البعثة الجوية الإيطالية المدربين الوحيدين للطيارين السعوديين خلال هذه الفترة. وفي أعقاب إصلاح نيدونوف لطائرة ثانية من طراز وابيتي نظمت القوة الجوية الملكية السعودية في سربين : واحد يتألف من ثلاثة طائرات كابروني Caproni DC-101 وطائرة كودرون رينو الجديدة. أما السرب الآخر فقد تألفت طائراته من البيلانكا وطائرة كودرون - رينو القديمة وأربع طائرات "وابيتي" إثنان منها كانت صالحتين للطيران.

في سنة ١٩٣٩ قررت الحكومة السعودية إرسال ثمانية طيارين سعوديين إلى مصر للتدريب، وأنهت البعثة الجوية الإيطالية. وغادر الإيطاليون وفقاً لذلك في أبريل وفي ٢٢ يونيو طار عبد الله منديلي ، أحد الطيارين الذين تدربوا في مصر، من القاهرة إلى جده بطائرة ذات مقعدين من طراز De Havilland 82A Tiger Moth تعود لشركة مصر إيرورك، وكان برفقته فني إصلاح. ولقد شوهدت حماسة كبيرة عند وصول Mandili منديلي وفي نوفمبر تولى قيادة القوة الجوية الملكية السعودية.

استمر تدريب طياري القوة الجوية الملكية السعودية خلال سنة ١٩٤٠ باستخدام طائرات كابروني. وكانت هذه السنة التي أثرت فيها الحرب العالمية الثانية، التي اشتعلت نيرانها في سنة ١٩٣٩، على الدولة السعودية: فقد هاجم سرب من ثلاث قاذفات إيطالية من طراز Savoia - Marchetti مرافق شركة Arabia Standard Oil Company - California حول الظهران بعد أن أقلعت من



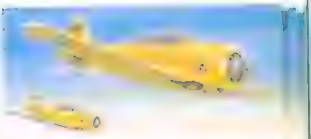
طائرة كابروني ١٠١

إتخاذ قرار بتدريب الطلاب في الخارج. ولكن في مكان أقرب إلى الوطن حيث يكون التدريب بالعربية بدلاً من أي لسان أوروبي. واقترحت وزارة الجو البريطانية بديلاً عملياً للطيارين السعوديين بحيث يتدربون في مدرسة الطيران المدني التي تقوم عليها شركة مصر إيرورك في القاهرة. واقترحت بأن يتدرب بعض فنيي الإصلاح في مركز القوة الجوية الملكية في أبو قير.

في أبريل سنة ١٩٣٨ قدمت الحكومة الفرنسية للحكومة السعودية طائرة حديثة ثانية أحادية السطح منخفضة الجناح ذات محرك واحد من طراز رينو - دي سي إس إس طوانات وبقوة ٢٢٠ حصاناً.



▼ دي أس ٨٢ أي تايفغر موث



جادورا في جزر دوديغانيس اليونانية.
وقع الهجوم في الساعة الثالثة فجراً في التاسع
عشر من أكتوبر وتسبب بأضرار طفيفة لحقت
أنابيب النفط. واستمر الطيران الإيطالي، في
أعقاب الغارة، في إنتهاك المجال الجوي
السعودي في أثناء عودتهما إلى أسمره. وأعلن
جلالة الملك عبد العزيز رأيته أن القصف لم يكن

عرضياً على الرغم من التأكيدات الإيطالية على
عكس ذلك. وأعتبر ذلك محاولة من الإيطاليين
لإجبار المملكة العربية السعودية على البقاء
محايدة في الحرب.
لم يكن للهجوم العسكري الإيطالي على البلاد
أن يصرف رجالاً يتمتع بشجاعة جلالة الملك عبد
العزيز البدنية وأخلاقه العظيمة عن إتخاذ

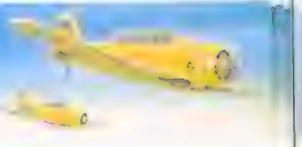


الإتصالات في نيروبي. وعلقت فيما بعد مؤقتاً
العمليات الجوية في المملكة العربية السعودية
حتى نهاية الحرب العالمية الثانية.
خلال السنوات الست للنزاع دعم جلالة الملك
عبد العزيز قضية الحلفاء بينما إستمر في الداخل
في التمسك بالقرآن الكريم قوة تعين على
الإستقرار والعمل الحسن وما أن وضعت الحرب

الإجراءات التي علم أنها مناسبة. وبالفعل فقد
عرض على بريطانيا في سنة ١٩٤٢ في إيماءة كرم
متميزة، جميع طائرات القوة الجوية الملكية
السعودية لمساعدة القوة الجوية الملكية البريطانية
في عملياتها ضد دول المحور. ونتيجة لذلك،
دخلت طائرتا كابروني ذات ثمانية مقاعد في القوة
الجوية الملكية البريطانية وخدمت في سرب

▼ طائرة قاذفة قنابل شافولا - مارشيني





▼ جلالة الملك عبد العزيز عند لقائه برئيس الوزراء البريطاني وستون تشرشل في شرفة فندق بحيرة الأوبرج، مصر في ١٧ فبراير ١٩٤٥



إلى تبادل جهات نظر مفيدة للطرفين.

وبعد ثلاثة أيام عقد جلالتهم محادثات مع رئيس الوزراء البريطاني وستون تشرشل، في فندق أوبرج البحيرة على خفاف بحيرة قارون، جنوب غرب القاهرة، حول الدور الذي ستلعبه المملكة العربية السعودية في تشكيل الشرق الأوسط بعد الحرب. وأعتبر الجانبان المباحثات نجحت تاماً.

أن الزخم الذي ولدته المحادثات بين جلالة الملك عبد العزيز ورئيس الوزراء تشرشل قد عزز عليه ترأس الأمير فيصل وفداً سعودياً إلى بريطانيا في أغسطس ١٩٤٥ في أثناء هذه الفترة المباشرة

العالمية الثانية أوزارها في سنة ١٩٤٥ حانت اللحظة لزعماء التحالف الغربيين للاعتراف رسمياً بقدرته في الحكم. ولقد وفر مؤتمر زعماء التحالف في يالطا فرصة نادرة إستغلتها الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا العظمى.

فقد التقى الرئيس فرانكلين ديلاانو روزفلت، رئيس الولايات المتحدة الأمريكية بجلالة الملك عبد العزيز على متن حاملة الطائرات Quincy USS في البحيرات المرة في قناة السويس في ١٤ مايو سنة ١٩٤٥. وكان غرض الرئيس مناقشة قرارات المؤتمر حول الشكل المحتمل للعالم بعد الحرب مع جلالة الملك عبد العزيز. وكان لقاء قاد



▲ جلالة الملك عبد العزيز يلتقي الرئيس فرانكلين ديلاانو روزفلت على متن حاملة الطائرات يو أس أس كوينسي في منطقة البحيرات المرة في مصر ١٤ فبراير ١٩٤٥



التي أعقبت الحرب كانت حاجة جلالة الملك عبد العزيز الملحة تقوم على إستعادة زخم توحيد المملكة العربية السعودية وذلك بتأسيس نظام حديث للمواصلات. ولقد أعانت على تحقيق هذا الهدف طائرة دوغلاس داكوتان من طراز

DC-3 ذات سعة مقعداً أهداها الرئيس روزفلت لجلالة الملك في لقائهما التاريخي. بنيت هذه الطائرة في الولايات المتحدة الأمريكية في مارس سنة ١٩٤٥ وسلمت إلى المملكة العربية السعودية من القاهرة في ٢٧ مايو سنة ١٩٤٥، ولقد سافر جلالة الملك عبد العزيز على منها للمرة الأولى في سبتمبر سنة ١٩٤٥ عندما كان عائداً من العفيف إلى الطائف. وكان قد سمح لأفراد الأسرة المالكة وكبار موظفي الدولة باستخدام وسيلة التنقل السريعة هذه لزيارة الأماكن القصيرة من المملكة. عند تقاعد هذه الطائرة من الخدمة في السرب الملكي تحولت طائرة SA-R-1 إلى الخطوط السعودية وسحلت تحت رقم HZ-AAX.

تزايد نشاط الطيران في المملكة العربية السعودية في هذه الفترة التي أعقبت الحرب. وكان جلالة الملك عبد العزيز قد أجاب بالموافقة على مذكرة أمريكية في ٦ مايو سنة ١٩٤٥ تستأذنه في بناء مطار عسكري في الظهران. وفي نهاية السنة، كان ثمة مدرج طوله ٧٢٠٠ قدم متاحاً للاستخدام وأكملت التجهيزات المساندة. في الثامن والعشرين من فبراير ١٩٤٩، لعبت

ولادة قوة جوية

► ينزل جلالة الملك عبد العزيز والأمير فيصل
والوزراء من طائرة دي سي ٣ في الرياض عند
رجوعهم من الخارج ١٩٤٧

► الأمير فيصل والوفد
المرافق له عند مغادرتهم
بريطانيا في الأول من
سبتمبر ١٩٤٥، مرافقا
له من اليمين إلى اليسار
الأمير محمد والأمير
فهد والأمير عبد الله
والأمير نواف.



بريطانيا لإعادة البدء في تدريب طاقم الطيران
المدني السعودي. وكانت النوصية أن يتم تدريب
بعثة تدريب الطيران المدني البريطانية تلبية
الاحتياجات الميدية بطائرة Anson MK1
Avro لأغراض الاتصالات، وبطائرتين من طراز
Tiger Moths مع فريق للتدريب وغيرهم من
الموظفين لتنفيذ مهمة التدريب. ولقد تضمن
العرض إجراء تدريب مبدئي على الطيران في
السعودية يعقبه تدريب متقدم في بريطانيا. وكان

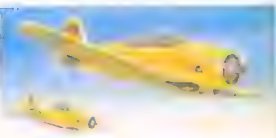
المملكة العربية السعودية دورا في إرساء معالم
معالم الطيران. وكان ذلك بمناسبة قيام طائرتا
صهريج من طراز بوينج KB29 من سلاح الجو
الأمريكي في مطار الظهران بتزويد طائرة "لاكي
ليدي" من طراز بوينج B50A بالوقود فيما أعتبر
أول رحلة حول العالم من غير توقف. ولقد
استغرقت القاذفة المتوسطة في رحلتها التي بلغت
٢٣،٤٥٣ ميلا شرقا من قاعدة كارسول لسلاح
الجو الأمريكي في فورث ورث في تكساس
٩٤ ساعة ودقيقة واحدة زودت في أثناء سيرها
بالوقود ثلاث مرات. وفي خطاب الأمير الذي ميز
حفل تسليم مطار الظهران إلى الحكومة السعودية،
أشار إلى أن التاريخ سيسجل هذه الرحلة بصور
خالدة على صفحاته.

إن رغبة جلالة الملك عبد العزيز في تطوير
عملية فاعلة للنقل الجوي في مملكته المتنامية
الأطراف، قادت في سنة ١٩٤٦ إلى تأسيس
الخطوط العربية السعودية (والتي أعيد تسميتها
السعودية في سنة ١٩٧٢). وبدأت الخطوط في
حدونة خدمات حوية تجارية في ١٤ مارس ١٩٤٧
وقد جهزت مبدئيا بأسطول من خمس طائرات من
طراز DC3s ذات أربعة وعشرين مقعدا.

في يونيو من سنة ١٩٤٥ طلب جلالة الملك
عبد العزيز رسمياً مساعدة حكومة جلالة ملك



▲ طائرة طراز بوينج لاكي ليدي تنزود بالوقود من خزان
طائرة طراز بوينج كي أي ٢ أي



▼ تزويد الطائرات بوقود الفيونيل



▲ بعثة أنسون على خط المملكة العربية السعودية في مطار نيس



وزير الخارجية السعودي قد قبل بالعرض البريطاني. ووصلت على هذا طائرة Anson على متنها مدربو الطيران وموظفو الخدمات إلى جده في ١١ نوفمبر سنة ١٩٤٧، ومضت في طريقها في اليوم نفسه إلى مطار الحوية الذي يقع على بعد ٢٧ كيلومترا شمال الطائف. وفي ١٣ نوفمبر عادت طائرة الأنسن Anson إلى جده لإحضار طائرتي Tiger Moths التي أعيد تجميعها في أعقاب وصولها من بريطانيا بحرا. ورافقت هاتين الطائرتين في رحلتها من جده إلى الطائف طائرة الأنسن فوق جبال تهامة على إرتفاع يزيد على ٧٠٠٠ قدم.

كانت الوحدة تحت إشراف كبير المدربين قائد الجناح هيو بلاك Hugh Black، تتألف من مدربين إثنين للطيران وكبير مدربين أرضي، وكبير مهندسين ومهندسين مساعدين، وتمت عملية التدريب على طائرات تدريب من طراز لينك Link Tiger Moth.

عند الوصول أعد مهبط صحراوي بدائي، وبنيت سدود أرضية لإعطاء الطائرات درجة من الحماية من رياح الصحراء والرمال العاصفة. إن عدم توفر مرافق خدمات متخصصة كان يعني أن يرتحل المهندسون عندما ينفذون الإجراءات الأساسية مثل تحارب السحب على طائرة Anson وكان الوقود يصفى عن طريق إستخدام حلد الشامرا لإزالة الشوائب الكبيرة التي وجدت في الإسطوانات سعة ٥٠ جالونا.

بدأ تدريب ١٤ طالبا تم إختيارهم وكانوا بانتظار وصول الطائرات وفريق التدريب في ١٤ نوفمبر ١٩٤٧، وعلى الرغم من أن الطلاب كانوا قد تعلموا الإنجليزية في المرحلة الثانوية إلا أنهم لم يتقنوها بما فيه الكفاية لفهم التدريب الأرضي من غير مساعدة مترجم. وكان يقدم شرح ملخص جدا قبل كل رحلة للتقليل من الحاجة إلى الإتصال في أثناء الرحلة.

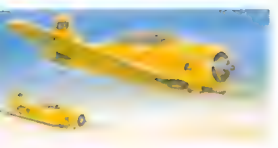
تجلت الكفاءة العالية والقدرة الطبيعية للموظفين الذين إختارتهم السلطات السعودية عندما تغلب الطلاب على الظروف الصعبة التي



▲ طائرة هوية و GAIXY



▲ قائد الجناح هيو بلاك في الوسط مع مدربين إثنين للطيران.



▼ من اليسار إلى اليمين سيري (مترجم)، بيتر هيربرت (مدرب طيران) وطالبين من الكلية الحربية الواقف أكرم كمال والجالس أسعد زهير.



قائد لجنح
هيولاك



Bristol. لقد أعانت قوة الخطوط الجوية إمكانياته تعدد إستعمالاتها على خدمة المراكز السكنية الصغيرة المجهزة فقط بمهابط للطائرات. كما أعان التوسع في الأسطول وتطوير المرافق الأرضية على تحقيق هدف أثير لحالة الملك عبد العزيز وهو إستخدام الطائرات لنقل الحجاج من مكة والمدينة وإليهما في أثناء موسم الحج.

أن العائدات الكبيرة التي بدأ النفط يأتي بها للمملكة العربية السعودية مكنت تطوير الإنجازات الكبيرة في البنية التحتية. وقد إشتمل ذلك على خدمات الطيران المدني وإمدادات مياه كافية إلى المدن، وبناء الطرق وشبكة توزيع كهرباء رئيسية. وترافق مع هذه التطورات البارزة الشعور بالحاجة إلى حيازة قدرة محلية لحماية مصادر النفط الحيوية من العدوان الخارجي.

كانت تواجههم. فقد أنجز الطالب أسعد الزهير في ١١ فبراير ١٩٤٨ طلعات طيران منفردة على مثل طائرات Tiger Moth تبعه الطالب أكرم كمال خوجة في ٢٢ فبراير. لقد عزز هذا التقدم المبكر مجمل ملكات تدريب الطيران المدني بحيث أتم في أغسطس سنة ١٩٤٩ تسعة طيارين سعوديين تدريبهم المبدئي على الطيران و أتقنوا اللغة الإنجليزية، الأمر الذي مكّنهم من الالتحاق بدورة تدريب متقدم على الطيران في هامبل وبرث في بريطانيا.

في ١٤ مارس سنة ١٩٤٧ غادرت طائرة من طراز DC-3 من حده إلى الرياض والنفوف والظهران رابطة بذلك بين المدن الرئيسية في المملكة. وفي يونيو عام ١٩٤٩ حصلت الخطوط العربية السعودية على خمس طائرات من طراز 170 Wayfarer

▼ طائرة من طراز بوستول ١٧٠ وايفيريا



◀ مدرب الطيران مع طالب طيار يستعدان للطيران





▼ غوص طائفة طراز مترويرف ٨



First Group - Nine Students, January, 1951, onwards.

1	P/O ZOHAIR P/O QU'AJA	Flew Harvards, Spitfires, Varsity, Chipmunks, Vampires and Meteors Completed Flying Instructors Course Completed Jet Fighter Course Made a short tour of Aircraft Industry Returned to Saudi Arabia, December, 1952
2	P/O HASLAM P/O MORAD	Flew Harvards, Spitfires and twin-engined Varsity Transport Training aircraft Attended Air Observation Post (Army Co-Operation) Course (Austers)
	P/O HASLAM	Attended Vampire, Fighter Advanced Flying School Returned to Saudi Arabia January, 1952
	P/O MORAD	Completed the R.A.F. Transport Advanced Flying School Course satisfactorily
3	P/O'S SAHIB AL- NOUR and TAHA	Flew Harvards, Spitfires and twin-engined Varsity Transport Training aircraft Attended Air Observation Post (Army Co-operation) Course (Austers)
1	P/O ZOHAIR P/O QU'AJA	Flew Harvards and Spitfires Completed Advanced Flying School on Vampires and Meteors Returned to Saudi Arabia, January, 1953

These officers were given assistance with the English language and mathematics where necessary.
P/Os, ZOHAR and QUAJA were outstanding pair

طائرة من طراز سبيت فاير مارك ١٦

نسخة عن تقرير يظهر تميز الطيارين زهير و خوجة.

بناء على ذلك عهد وزير الدفاع السعودي الأمير منصور إلى رئيس البعثة البريطانية للتدريب على الطيران المدني تقديم خطة لتحديث القوة الجوية الملكية السعودية. ولقد قدمت خطة خمسة عشر عرفت باسم خطة تطوير القوة الجوية. ركزت الخطة على التدريب في السنوات الثلاث الأولى مع تقديم طائرات عسكرية حال نوفر أشخاص متدربين. وكان الهدف تدريب جميع الموظفين المطلوبين وتقديم المرافق الأساسية لقوة جوية ملكية سعودية حسنة التشكيل.

ألف طاقم الطيارين الذي شكل القوة الجوية من الطلاب الذين كانوا يتمون التدريب على الطيران التجاري في بريطانيا. ولقد قلد تسعة سعوديين رتبا عسكرية وبدأوا تدريباً عسكرياً في مدرسة الطيران ريفيرشرفلاينغ، في فيننغلي في ٢٣ يناير

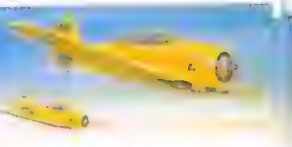
AIRCRAFT							Journey or Nature of Flight		FLYING TIMES				REMARKS
Date	Type	Machine	Captain	Radio	Holder's Operating Capacity	Journey or Nature of Flight	Arrival		Day		Time		
							From	To	In Charge	Second			
22.2.48	D.H.24	G.A. TH	MR. HERBERT	Gipsy Major	V/I Pilot	DUAL INSTRUCTION	09.05	09.20		25		CIRCUITS AND LANDINGS	
23.2.48	"	"	MR. BLACK	"	"	"	09.25	10.15		40		SOLO TEST	
24.2.48	"	"	SELF	"	"	SOLO FLYING	10.16	10.25		10		FIRST SOLO	
25.2.48	"	"	MR. HERBERT	"	"	DUAL INSTRUCTION	08.50	09.10		20		CHECK CIRCUIT	
26.2.48	"	"	SELF	"	"	SOLO FLYING	09.10	09.35	25			CIRCUITS AND LANDINGS	
27.2.48	"	"	MR. HERBERT	"	"	DUAL INSTRUCTION	05.46	06.00		14		FORCED LANDINGS	
28.2.48	"	"	SELF	"	"	SOLO FLYING	09.00	09.35	25			CIRCUITS AND LANDINGS	
29.2.48	"	"	MR. HERBERT	"	"	DUAL INSTRUCTION	10.25	11.00		35		CIRCUITS AND LANDINGS	
SUMMARY FOR FEBRUARY 1948													
UNIT - BRITISH CIVIL AIR TRAINING													
DATE - 27th FEBRUARY 1948													
SIGNATURE -													
DH 874													

										DATE		TIME		PLACE	
										JANUARY 1944		10:00		HAWAII	
No.	AIRCRAFT			Engineer	Holder's Operating Capacity	Journey or Nature of Flight		FLYING TIMES				Instrument Flying	REMARKS		
	Type	Markings	Captain			From	To	Departure	Arrival	Day				Night	
					Radio					In Charge	Second	In Charge	Second		
16-11-47	BH-92A	6-A1H	MR. HERBERT	GIPSY MAJOR	WTFILIT	DUAL	INSTRUCTION	07-20	07-25			15			FAMILIARIZATION WITH AIRPORT OF CONTROLS TAKING OFF
18-11-47	"	"	MR. HERBERT	"	"	"	"	10-40	10-35			15			STRAIGHT AND LEVEL FLIGHT
22-11-47	"	"	MR. HERBERT	"	"	"	"	10-00	10-26			26			STRAIGHT AND LEVEL FLIGHT
24-11-47	"	"	MR. HERBERT	"	"	"	"	10-40	11-46			1-06			CLIMBING CLIMBING TAKING OFF AND LEVEL FLIGHT TAKING CLIMBING CLIMBING TAKING
19-11-47	"	"	MR. HERBERT	"	"	"	"	11-05	12-00			55			CLIMBING CLIMBING TAKING TAKING CLIMBING TURN TAKING
20-12-47	"	"	MR. HERBERT	"	"	"	"	10-40	11-15			35			TURNING CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING
23-12-47	"	"	MR. HERBERT	"	"	"	"	6-20	11-20			0-01			CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING
25-12-47	"	"	MR. HERBERT	"	"	"	"	12-55	12-35			0-01			CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING
29-12-47	"	"	MR. HERBERT	"	"	"	"	11-55	12-46			0-01			CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING
1-1-48	"	"	MR. HERBERT	"	"	"	"	11-05	11-40			35			CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING
31-12-47	"	"	MR. HERBERT	"	"	"	"	11-05	11-35			30			CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING CLIMBING

1726

THE
CROSSING

مقتطفات من سجل الضابط الطيار خوجة. (أعلاه) طائرة هارفرد.



الصور الثلاث الى اليسار تظهر طائرة Temco Buckaroo في العربية السعودية.



▲ ضابط طيار سعودي أمام طائرة تيكسان-٦

سنة ١٩٥١. وقد وفرت الدورة لهم التدريب الأرضي و ٢٥ ساعة طيران على طائرات هارفارد تبعها ١٥ ساعة على طائرات من طراز XVI Spitfire.

إثر إكمال دورة الطيران ذات المستوى المتقدم عين الطلاب في وحدات التحويل العملياتي للتدريب على المقاتلات النفاثة وطائرات النقل المتقدمة ولقد أتمت مجموعة من تسعة طلاب سعوديين بالتالي خطة تدريب مشابهة.

بموازاة مع "خطة تطوير القوة الجوية" أعدت حكومة الولايات المتحدة تقريراً قدمه فريق مسح عسكري أمريكي مشترك للحكومة السعودية. اقترح فيه سبل تلبية المتطلبات العسكرية للمملكة بالإضافة إلى بناء للجيش على شكل مرحلي من أجل النهوض بقوة جوية ملكية سعودية مستقلة بذاتها، وتضمن البرنامج الأخير طائرات تدريب، ونفلا جوياء، وقوة مقاتلات تنظم لتشمل قيادة سرب طائرات تكتيكياً وسرب قاعدة جوية مع التجهيزات المساندة المناسبة.

بعد دراسة متأنية اختارت الحكومة السعودية العرض الأمريكي الذي تضمن في جزء منه توفير ثلاث طائرات دوغلاس من طراز C-47 كانت أرقامها ٤٠١، ٤٠٢، ٤٠٣ وذلك في سنة ١٩٥٢. ولقد استخدمت على نحو مشترك من القوة الجوية الملكية السعودية والخطوط العربية



▲ خمس من طلبة الطيران السعوديون الذين تلقوا تدريب عالي المستوى في حفل إستقبال أقامه لهم السفير السعودي الشيخ حافظ وهبة

تشكيل سرب القوة الجوية الملكية السعودية الثالث المجهز بطائرات من طراز Marauders Douglas B-26 في جده في ١٦ أبريل سنة ١٩٥٥. على الرغم من أن طيارون أمريكيون قادوا الطائرات في البدء. إلا أن طاقماً من ستة طيارين سعوديين أتموا تدريبهم في يونيو من السنة نفسها. وتضمن السرب تسع قاذفات من طراز B-26 إضافة إلى طائرات ثنائية التحكم والتي تتمتع بإمكانية تبادل التحكم بين ضابطين و تتابع

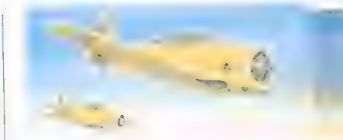
▼ طيار أكروم كمال خوجة واقفا أمام طائرة طراز دوغلاس انفايدر اي ٢٦ بي (تحت) مع رجال الطاقم (إلى اليسار).



السعودية. وكان يطير بها طيارون أمريكيون من سلاح الجو الأمريكي أو من شركة ترانس وورلد إيرويز Trans World Airways وعندما كانت هذه الطائرات مع الخطوط العربية السعودية سجلت تحت رمز HZ-AA1, AAN, AAQ.

بنهاية سنة ١٩٥٢ أقيمت بعثة تدريب أمريكية في الظهران وبدأ تدريب الطيارين السعوديين باستخدام طائرات Temco Buckaroo وتم تعزيز فعالية طاقة التدريب في الظهران بعد تسليم ست طائرات هارفارد في مايو من سنة ١٩٥٣. وبدأت سمات القوة الجوية الملكية السعودية أول مرة في أواخر سنة ١٩٥٣ عندما طبقت على طائرات هارفارد في جده.

دعت الخطة الأمريكية إلى عملية بناء للقوة الجوية وذلك على مراحل تمتد خلال فترة خمس سنوات. ويتم الإنترام بجدول العملية حيث تم



▲ طائرة طراز انفالديراي ٢٦-بي

استمرارية التدريب - استخدمت لإمكانية تبديل الطيار والتدريب المستمر. وسعياً لمساندة طاقة سرب العمليات عززت سعة تدريب الطيارين بتشكيل السرب السادس الذي يستخدم إثنى عشر طائرة من طراز Chipmunk T-10 أما الدعم السوقي فقد وفرته طائرات داكوتا من طراز C-47.

وضعت بشكل فوري القدرة القتالية التي حققتها القوة الجوية الملكية السعودية في الربع الثالث من عام ١٩٥٦ تحت الإختبار عندما دعيت المملكة لتحريك قواتها. وكان ذلك إثر الغزو الفرنسي البريطاني المشترك على قناة السويس في أعقاب تأميمها من قبل الرئيس المصري جمال عبد الناصر،



▲ طائرة طراز دكوتا ري سي ٣



▲ طائرة طراز شيمونك تي ١٠ على ممر الهبوط مع طائرة انفالديراي ٢٦ بي في الخلفية.

أنوفت وفر جلالة الملك سعود دعماً إيجابياً فائق الأهمية إلى القوات المصرية التي كانت تحرس قناة السويس وتعاني من ضغوطات صعبة وذلك بتوفير ملاذا لوحدات سلاح الجو المصري. كما أرسلت القاذفات ذات المحركين النفاثين وطائرات النقل، من بينها طائرات اليوشن من طراز IL-14 إلى الطائف وجده.

وتعد سيجن لرائي العالمي لهذه عمل القوات العربية التي أحيت بشكل سريع على السجني عن معادنها المشهورة لدى مواجعتها كل من الضامن العربي في وجه القمع واستنهاج القوى العظمى الخارجية.

فبالإضافة إلى إتخاذ جميع التدابير للدفاع عن وحدة البلاد قدمت المملكة العربية السعودية دعماً لا يقدر بثمن لجيرانها العرب في ساعة التجربة.

في الأول من نوفمبر سنة ١٩٥٦ أمنت طائرات النقل التابعة للقوة الجوية الملكية السعودية تعزيزها طائرات داكوتا BC-3s جسراً جويًا ذو أهمية قصوى لنقل الرجال والمعدات إلى خطوط المعارك الأمامية. ولقد انطلقت الطائرات من قواعدها الرئيسية في الرياض والطائف وجده ناقلة معظم المشاة ومساندتهم السوقية من مواقعهم في زمن السلم إلى مواقعهم الدفاعية في زمن الحرب والمركزة حول المدينة وتبوك والعقبة. وفي نفس

طائرة طراز
اليوشن من مصر





وفي حادثة الملك عبد العزيز في ٩ نوفمبر سنة ١٩٥٣. وهو العامل
المؤسس للمملكة العربية السعودية الذي بدأ الخطوة التي أصبحت
قاعدة لمملكة حديثة ومتطورة ومزدهرة استمرت في عهد خلفه جلالة
الملك سعود بساعده صاحب السمو الملكي ولي العهد الأمير فيصل.
بعد حولت بصيرة جلالة الملك عبد العزيز وحكمته مجموعة من
توليات الفقيرة إلى دولة متماسكة نابضة بالحياة تنعم بمواصلات وبنية
تحسنة حديثة وسود فيها نظام لحكم حسن التأسيس إلى درجة أنه
على الرغم من أن تلك الموجة قد عادت فإن رؤية للمستقبل ومن سبها
تطوير القوة الملكية السعودية قد تحققت.

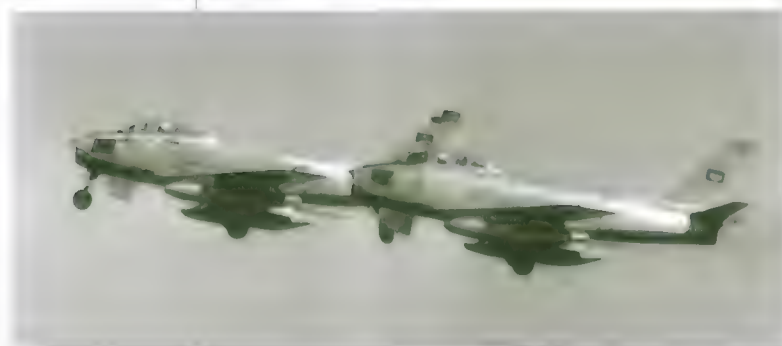


عصر الطائرات النفاثة

عصر الطائرات النفاثة

عندما بدأ في إعادة التجهيز بضم طائرات F-86F Sabre الأسرع من الصوت ، وفي إدخال الطائرات النفاثة في الخدمة

ان المملكة العربية السعودية هي الدولة الوحيدة التي وقفت جنباً إلى جنب مع مصر في أرض المعركة في أثناء العدوان على السويس . وقدمت مصر عندها بهذا الدعم الشجاع بطريقة عملية ذلك بمساعدة المملكة على أن تضع في الخدمة ٢٠ طائرة دي هافيلاند فامباير من طراز FBS-2 كانت قد اشتريتها من إيطاليا . أعانت هذه الطائرات القوة الجوية الملكية السعودية على تشكيل أول سرب عملياتي تحت اسم السرب الخامس الذي كان متمركزاً في جدة . وكانت الأولى من الطائرات الأربع من هذا الطراز قد وصلت إلى جدة في يونيو من سنة ١٩٥٧ . ونظراً لتحقيق بناء سريع على صعيد القدرة القتالية خضع حاكم المدير السعودي وموظفو الصيانة لتدريب سعودي في مصر . وفي نهاية سنة ١٩٥٧ كانت قدرة السرب الخامس قد تعززت على نحو هام



▲ السرب رقم ٥ سابـر F-8 6Fs أثناء التشكيل .

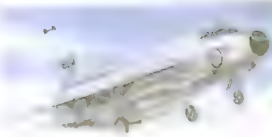
▼ أسعد الزهير ، القائد المستقبلي للقوى الجوية الملكية السعودية ، يتسلق إلى طائرة فامباير للقيام بغارة .



عصر الطائرات النفاثة



الفصل الثالث



صاحب السمو الملكي
الأمير فيصل بن عبد
العزیز ولي العهد يتفحص
متطلبات القوات الجوية
الملكية

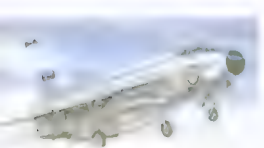
العملياتية جهاز السرب الخامس عشر الذي يتخذ من الظهران قاعدة له بطائرات تدريب نفاثة من طراز لوكهيد T-33A تم شراؤها لتوفير تدريب متقدم على الطائرات النفاثة.

وهكذا كانت القوة الجوية الملكية السعودية في نهاية سنة ١٩٥٧ تدرب الطيارين بدأ من المرحلة الابتدائية فالأساسية فالمتقدمة الى مرحلة التحول النفاث الأساسي وذلك باستخدام طائرات "بوكارو" و "تشيب مانك" و "هارفارد" و "T-33A" ودعمًا لهذا التطور السريع للقوة الجوية شكل السرب الرابع في حده في أغسطس من سنة ١٩٥٧ وجهاز بست طائرات من طراز Fairchild C-123 Provider وطائرات C-47s شكلت العمود الفقري لسلح النقل منذ

سنة ١٩٥٢ وبطائرتين من طراز C-54 نقلت من الخطوط العربية السعودية.

لقد لبست المتطلبات الإستراتيجية للقوة الجوية التابعة للمملكة العربية السعودية لمدة تقارب عشر سنوات وذلك باستخدام طائرات التدريب والنقل والطائرات المقاتلة التي تم شراؤها في الفترة الممتدة إلى سنة ١٩٥٧. ومع ذلك فقد بدا واضحاً في بداية الستينات أن الدفاع عن المملكة يتطلب توسعاً كبيراً في قدرة قواتها المسلحة.

في سنة ١٩٦٢ أجرى ولي العهد آنذاك صاحب السمو الملكي الأمير فيصل تفحصاً دقيقاً لمتطلبات بلده. كان قد ترأس لجنة بحث عهد إليها تحديد الحجم المستقبلي للقوة الجوية الملكية السعودية وشكّلها ذلك انطلاقاً من



▲ طائرة سرب رقم ٤ C-54 في جدة.

▲ طائرة رقم ١٥ طراز تي ٣٣ أي تهبط

لجنة البحث هي أنه ثمة حاجة ملحة لنظام دفاعي جوي متكامل. كما حددت اللجنة الأجهزة الأساسية المطلوبة وإشتمل ذلك على طائرات أسرع من الصوت وطائرات مقاتلة مزودة بصواريخ، وأجهزة رادار دفاع جوي حديثة، وقدرة هجوم قتالية أرضية تدعمها قوة نقل جوي كبيرة. وكان أساس هذه القوة العملياتية كانت هناك الحاجة لإنشاء أكاديمية جوية لتدريب الضباط، ومعهد للدراسات التقنية لتدريب الموظفين غير

طائرة رقم ٤ طراز سي ١٢٣ بروفيدر في جدة ▼



عصر الطائرات النفاثة

▶ طائرة لوك هيد طراز سي ١٣٠ أي التابعة للقوة الجوية الملكية السعودية



في أعقاب وفاة الإمام أحمد، إمام اليمن في ١٨ سبتمبر سنة ١٩٦٢، استولى الجيش اليمني على السلطة وأعلن الحكم لجمهوري في البلاد. وكانت المملكة العربية السعودية قد أدت خلفه الإمام السبرعي، وهو ابنه سيف الإسلام السبرعي. بينما دعمت الحكومة المصرية النظام الجمهوري. وحرصت على هذا التحالف برود سريع في العلاقات السعودية المصرية. وأظهر كذلك الحاجة إلى تعزيز القدرات القتالية التي حددتها لجنة البحث التي رأسها صاحب السمو الملكي الأمير فيصل ولي العهد آنذاك، وذلك عندما بدأت القوات الجوية المصرية بعمليات القصف العنيف المتفرق في منطقة عسير في أواخر سنة ١٩٦٢ وكانت طائرات سلاح الجو المصري من طراز اليوشن آي إل - ٢٨ وميغ ١٩ المتمركز في اليمن قد هاجمت نجران وغيرها من المدن والقرى في جنوب المملكة العربية السعودية.

استخدمت الأمم المتحدة ضغطها في محاولة لمنع تصعيد النزاع الذي شمل عمليات هجوم عسكرية مصرية على أراض سعودية دعماً للنظام الجمهوري في اليمن. وكانت قد نجحت بعثة الأمم المتحدة إلى اليمن في إبقاء الوضع تحت السيطرة على الرغم من عمليات الهجوم التي تعرضت لها بين حين وآخر من قبل سعوديه.

على الرغم من الضغط الكبير الذي فرضته هذه الأحداث على ولي العهد آنذاك الأمير فيصل، فقد



▲ طائرة من سلاح الجو المصري طراز اليوشن آي إل - ٢٨

▶ طائرات من طراز لايتنغ في الاستعداد للاقلاع إلى السعودية

طائرة من سلاح الجو المصري طراز ميغ ١٩





إلا أنه لم يتم وضع هذا النظام في الخدمة حتى بداية السبعينات رغم جميع المحاولات الجاهدة وعلى الرغم من الحاجة الملحة إلى التعامل مع احتمال تعرض منطقة عسير لمزيد من الغارات المصرية. ولمواجهة هذا التهديد تم بناء قاعدة مؤقتة تتألف من ست مقاتلات فوق صوتية "لايتنغ" وست طائرات هنتر تدعمها بطارية من ثماني قاذفات و ٣٧ صاروخا من طراز "ثندربيرد مارك ١" وجهاز رادار دفاع جوي متحرك كان قد تم شراؤه بمقتضى برنامج عرف باسم البساط السحري. وتم

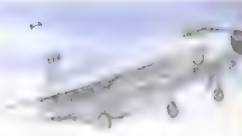
▼ مشهد من منظر طيار لخميس مشيط



رفض أن يصرف انتباهه عن برنامج التوسع و الذي خطط له بعناية الذي طورته لجنة البحث. ففي يوليو من عام ١٩٦٤ صدر أمر شراء ٥ طائرات لوكهيد C 130E تبعها إختيار الحكومة السعودية في ديسمبر ١٩٦٥ صفقة مشتركة بريطانية أمريكية لتسليم متطلبات نظام الدفاع الجوي. وكانت الصفقة قد تألفت من ٤٠ مقاتلة Lightning أسرع من الصوت وأربعة أجهزة رادار من طراز AEI Electronics T2 مع نظام للاتصالات مشتت وصواريخ هوك أرض جو.

▲ طائرة لايتنغ من القوة الجوية السعودية الملكية طراز تي أم كي ٥٤ تزود بالوقود من طائرة إمداد تابعة للقوات الجوية الفكتورية أثناء تسليمها إلى السعودية.





كذلك تسوية مدرج بطول ٩٨٥٠ قدماً في خميس مشيط التي هاجمتها الطائرات المصرية في ١ مارس ١٩٦٣ وكانت خميس مشيط التي تقع على بعد ٨٧ كيلو متراً من الحدود اليمنية وعلى إرتفاع ٧٠٠٠ قدم عن مستوى البحر، قد طورت لتكون القاعدة الأمامية العاملة لطائرات "البساط السحري".

شكل في مايو سنة ١٩٦٦ السرب السادس من القوة الجوية الملكية السعودية و جهز بطائرات برنامج "البساط السحري" من طراز هنتر في خميس مشيط وبدأت هذه الطائرات في تنفيذ ضرباتها الإنتقامية ضد المواقع المصرية واليمنية المنيعه في المناطق الحدودية وزادت من الدوريات الجوية لمواجهة التهديد الجوي المصري. ولقد تم تأمين عملية المراقبة من محطة رادار أمامية نصبت في منطقة عسران على بعد ٤٧ كيلو متراً من الحدود اليمنية. يذكر أن أول طائرتين من طراز "لايتنغ" قد وصلت في ٧ أغسطس وتمت عملية إشارتهما بعد إسبوع وبدأت عملياتهما في ٢٨ أغسطس. وفي ١٣ نوفمبر تولت هذه الطائرات المهام الإحتياطية عن طائرات هنتر ولقد منع نشر هذه المقاتلات المتقدمة مزيداً من الإعتداءات.

مهما يكن من أمر فقد توقفت العمليات المصرية في اليمن عند إندلاع الحرب مع إسرائيل في ٥ يونيو سنة ١٩٦٧ وفي شهر أغسطس من عام ١٩٦٧ إتفق جلاله الملك فيصل والرئيس المصري عند الناصر رسمياً على أن انسحب قواتهما من التدخل في الحرب الأهلية في اليمن. وسمح هذا الأمر بسحب طائرات هنتر من السرب السادس وإهديت إلى الملك حسن لنحل محل تلك الطائرات التي فقدتها سلاح الجوي الملكي الأردني في أثناء حربه مع إسرائيل.

بينما كانت هذه الأحداث الخطرة تجري على الحدود السعودية اليمنية كان تطوير البنية التحتية للقوة الجوية الملكية السعودية يتقدم بسرعة. فقد تم كما هو مقرر بناء كلية الملك فيصل الجوية

طائرة لايتنغ تنطلق من خميس مشيط ◀



▲ سرب رقم ٦ طائرة هانتز تنهيا للمغادرة من أجل القيام بدورية معركة جوية.
(إلى اليمين)
مجنولات.



▶ طائرة هانتز 56- F من سلاح الطيران الملكي السعودي قبل تسليمها للعربية السعودية



عصر الطائرات النفاثة

▼ طائرة سترايك ماستر في مهمة تدريبية على علو منخفض.



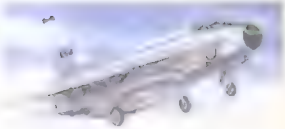
كلية الملك فيصل الجوية. من ثم انتقل الطلاب الناجحون إلى السرب التاسع أو إلى السرب الحادي عشر لإستكمال التدريب الأساسي على مستوى الطيران على متن طائرات BAC MK80 Strikemaster. كانت طائرات سيسنا الثمان وطائرات سترايكماستر الخمس والعشرون قد تم شراؤها على كونها جزءا من الصفقة الأمريكية البريطانية المشتركة. هذا كان قد تخرج بنجاح جميع الطلاب الخمسة والعشرون من الدورة من ١٠١ و ١٠٢ في ٢١ مارس سنة ١٩٧٠. حصلوا على شهاداتهم في تاريخ هذه الفترة.

بالرياض، مجسدة خلاصة لأفضل خواص أكاديميات القوات الجوية الأخرى. ولقد أعان هذا على البدء بأحتواء مجموعات الطلاب المخطط لها، حيث إحتوت الدورة ١٠١ على ١١ طائنا والدورة ١٠٢ على ١٤ طالبا ليبدأ تدريبهم في ٥ يناير عام ١٩٦٨.

وفرت مفررات الدورة في الكلية تدريباً أكاديمياً وتدريباً على الطيران العسكري. ودعم التدريب الأكاديمي أفضل وسائل التدريب الأرضي. ولقد أحرى التدريب الأولي على الطيران على طائرات سيسنا من طراز 172G من السرب الثامن في

▼ طائرة سيسنا 172G على علو منخفض تمر فوق جرف الرياض





▼ طائرات سترايك ماستر أثناء التشكيل.



▼ طائرات هيركوليس سي ١٣٠



▼ ت-٢٣ تحليق لمجموعة من سيارز ب-٨٦



◀ حلاة الملك فيصل بفتح
كلية الملك فيصل الجوية
في أبريل ١٩٦٨.



▲ راينخارز اب ٢٠٥

الملكة السعودية إشميل حفل التخريج على عرض جوي إشمركت فيه جميع أسراب الطائرات.

و من أجل اتمام تدريب الضباط في كلية الملك فيصل الجوية. تم إلحاق بعض ضباط الصف بمعهد الدراسات الفنية في الظهران. استقبل المعهد (الذي كان يسمى آنذاك معهد التدريب التقني) مجموعته الأولى المؤلفة من ٣٠٠ طالب في ١٢ أبريل سنة ١٩٦٨ و تخرج طلابها برتبة ضابط صف في ١ سبتمبر ١٩٧٠. ويعتبر معهد الدراسات الفنية مركزاً للتميز مخصصاً لتوفير التدريب المتخصص لفنبي القوة الجوية الملكية السعودية الذين سيعملون بعد التخرج وإجتياز



يخضع الطلاب لتدريب كامل:
في الصيانة (كما في الصورة على اليسار)
في التحكم بالرادار (الصورة في الأسفل
على اليسار).
وفي الكهربيات.



طلاب يؤدون الصلاة

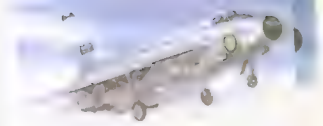


مرحلة إضافية من التدريب المتخصصة على صيانة
الطائرات في الخط الأمامي والتجهيزات الأرضية
المساندة المرافقة. ويبدأ طلاب المعهد بالإشتراك مع
الكلية الجوية برنامجهم بدراسة مكثفة للغة الإنجليزية
والتدريب العسكري ثم يتلوها بدراسة الرياضيات
والعلوم قبل أن يندرجوا في التدريب المتخصصة
المتناسب ومهاراتهم و مواهبهم الطبيعية. في أعقاب
التخرج يستمر ضباط الصف الجدد بمتابعة التدريب
المتخصص تحت الإشراف و المكس للطائرات التي
تقرر لهم أن يقوموا بصيانتها. يعقب هذا فترة من
التدريب العملي حيث يستمررون في عملهم تحت
إشراف فنيين خبراء. وصلت إلى جدة في سبتمبر
١٩٦٥ أول خمس طائرات هيركوليز تابعة للقوة
الجوية الملكية السعودية من طراز C-130E التي كان
قد تم طلبها في يوليو من سنة ١٩٦٤ و كما وصلت
الطائرة الخامسة والأخيرة في سنة ١٩٦٦. وعينت هذه
الطائرات في السرب الرابع المقيم في جدة. وفي سنة
١٩٦٧ توقف السرب عن استخدام طائرات برودايدر
من طراز C-123B التي سحبت من الخدمة وأعيدت
إلى الولايات المتحدة الأمريكية. في الوقت نفسه
سلمت طائرات السرب الباقية من طراز داكوتا C-47
إلى الخطوط العربية السعودية. من ناحية أخرى بدأ
استخدام الطائرات العمودية في سنة ١٩٦٦ و ذلك
بتسليم طائرات من طراز ألويت ٣ Alouette 111
و عمل على تشغيلها في مهام البحث والإنقاذ وإجلاء
المصابين ومهمات النقل الخفيفة. وبدأ التعزيز
الكبير لقوة الطائرات العمودية بشراء ٢٤ طائرة من
طراز Iroquois A-3206 و ١٦ طائرة من طراز
AB205 Jet Ranger في سنة ١٩٦٧. وقد سمنت
هذه الطائرات صنعها شركة أغوستا Augusta
الإيطالية خلال سنتي ١٩٦٨ و ١٩٦٩ مع مفارز
ترسل إلى مطارات مختلفة. أما فيما يتعلق بمفارز

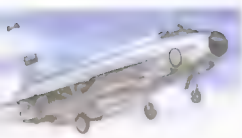


(فوق) طلبة يدرسون
لنيل شهادة التدريب
التقني الأساسية.
(في الأعلى واليمين)
أثناء محادثة خارج
المعهد.



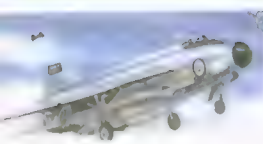
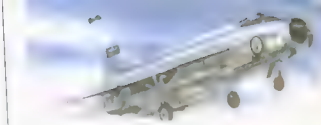


▲ طيارون يقومون بفحص حجرة الطيار في طائرة لايتننج تي - ٥٥ قبل قيامها بطلعة جوية.



طلاب تحت التدريب في معهد الدراسات الفنية.

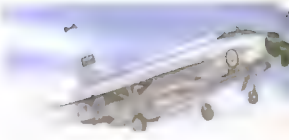




تعد الرياضة جزء أساسي من التدريب على اللياقة البدنية في المعهد.



طلاب في المعهد يقومون بتفحص مجسم طبق الأصل عن الكعبة المشرفة في مكة المكرمة



▼ سرب الطيران رقم ٤ للطائرة سي ١٣٠ إي هيركيلز



عشر من طراز T-33a. أعقب ذلك تدريب على التبدل العملي على طائرات السرب السابع المجهز بتسع عشرة طائرة من طراز ساير Sabre F-86F نقلت من السرب الخامس بجده. وبعد أن يتموا تدريبهم المقرر على طائرات Sabre يأتي دور تدريبهم على وحدة تحول طائرات لايسنغ. وكان الضباط والمدربون قد حضروا دورات تحول في سلاح الجو الملكي البريطاني في كولنسال في بريطانيا والتي بدأت في ربيع ١٩٦٨ مستخدمين أول أربع طائرات لايسنغ التدريبية من طراز T-Mk55 ذات المقعدين التابعة للقوة الجوية الملكية السعودية وبعد إتمام برنامج التدريب لهذا الطاقم المبدئي من ضباطي طائرات لايسنغ نقلت الطائرات إلى الظهران خلال شهري يونيو وأغسطس



▲ سرب الطيران رقم ١٢ إي بي ٥٠٢

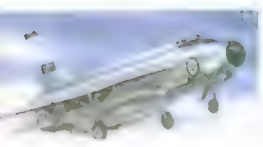
الصحراء فقد نقلت طائرات جت رانجر بواسطة طائرات القوة الجوية الملكية السعودية من طراز C-130. بحلول مايو سنة ١٩٦٩ تم التدريب المتقدم المستوى على الطيران للطيارين السعوديين في قاعدة الملك عبد العزيز الجوية بالظهران. وبعد إتمام التدريب الأساسي على الطيران وفقا للمستوى النموذجي للطيران بدأ الطلاب الطيارون تدريبهم المتقدم على طائرات السرب الخامس



▲ سرب الطيران رقم ١ إي بي ٢٠٦



عصر الطائرات النفاثة



▶ طائرة لايتنينغ إف ٥٣ تقلع.

والمسمى السرب الثاني، على نحو متزامن مع قيام هذه الطائرات بغاراتها الهجومية الأولى. ويتوقع إتفاقية السلام عادت طائرات سابر من السرب السابع إلى الظهران تستأنف دورها الأولي في الطيران المنفرد المتقدم وتدريب القوات الحربية. واستمرت طائرات السرب الثاني من طراز لايتنينغ F-Mk53s في حالة التأهب القصوى حتى مايو سنة ١٩٧٠ عندما عادت أيضاً إلى الظهران

١٩٦٩ وشكلت وحدة تحول طائرات لايتنينغ لتؤدي دور مكمل لوحدة التحول التشغيلية التابعة للقوة الجوية الملكية السعودية.

تعطلت عمليات التدريب على الطيران في نوفمبر من سنة ١٩٦٩ عندما أعادت القوات اليمنية شن غارات على منطقة عسير. وبقلت إثر هذا إلى خميس مشيط تعزيزات من الجند والمعدات العسكرية والذخيرة والوقود والتجهيزات الأرضية للطائرات على متن طائرات القوة الجوية الملكية السعودية من طراز C-130s والسرب الرابع. وأعيد نشر طائرات سابر من طراز F-86F من السرب السابع بعد أن كانت قد لعبت دوراً في تشكيل الهجوم الأرضي و تبعها نشر طائرات لايتنينغ من طراز F-Mk 53. كانت طائرات لايتنينغ قبل الانتشار قد زودت بمجموعة ذخائر Adena عيار ٣٠ مم، وبمجموعة من الصواريخ من عيار ٢ بوصة وبمجموعة إستطلاع. وفي ديسمبر قاد طيارون سعوديون طائرات لايتنينغ وسابر في أولى غاراتهم الهجومية ضد المعقل اليمنية وتجمعات الجند. وأثبتت القوة الجوية السعودية كفاءتها عندما وصل الرئيس اليمني إلى الرياض لتوقيع إتفاقية سلام مع جلالة الملك فيصل في يناير سنة ١٩٧٠.

تشكل سرب طائرات اللايتنينغ، الأول



▲ طائرة من طراز إف ٥٣ في المرحلة النهائية



▲ سرب الطيران رقم ٧ من طراز ف ٨٦ في وحدة عمليات الظهران



▼ اسقاط قبيلة.



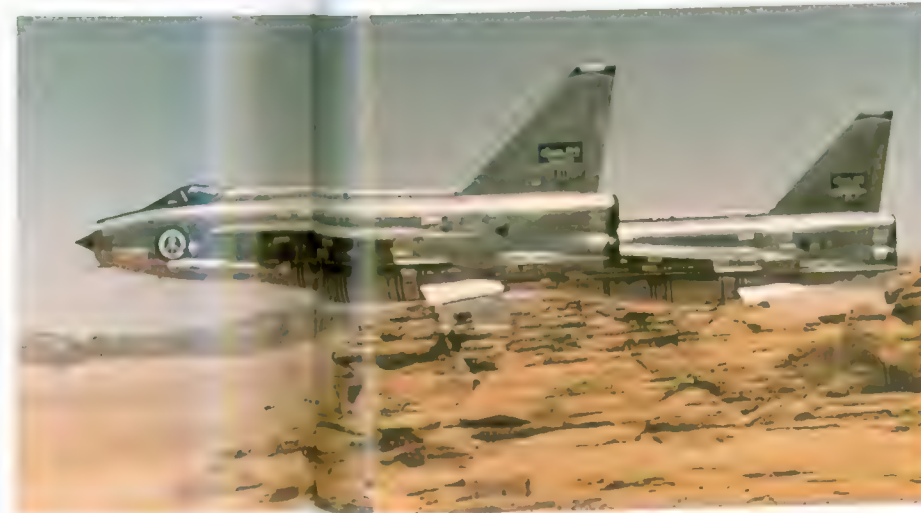
▼ أثر نار من جراء إطلاق صاروخ.



▶ لايتنغ ف أم
كي ٥٣ محملة
بالسلاح

طائرات لايتنغ
في دورية معركة
جوية على علو
منخفض.

▼ إقلاع اللايتنغ



لإستئناف واجباتها في وحدة تحول طائرات لايتنغ.

كان العنصر الأخير الذي حددته لجنة البحث التي ترأسها جلالة الملك فيصل في سنة ١٩٦٢ حينما كان وليا للعهد، هو الحاجة لقوة مقاتلات هجوم أرضي. وبدأ تحقيق ذلك في سنة ١٩٧١ عندما أرسلت أول طلبات للحصول على قاذفات نورثروب من طراز F-5 بمقتضى ما أصبح يعرف ببرنامج هول السلمي. وتم ترتيب استلام ٢٠ طائرة تدريب ذات تحكم ثنائي في ربيع سنة ١٩٧٢ لتحل محل الطائرات المعمرة من طراز T-33A من السرب الخامس عشر. وخطط أن

يجهز سربان جديدا في بواكير سنة ١٩٧٤ بعشرين طائرة من طراز F-5E تايجر II مجهزة بأنظمة ملاحية ذات قصور ذاتي من طراز LN-33 Litton وبقدرة تزود على الوقود في أثناء الطيران. إضافة إلى ذلك طلبت أربع طائرات صهريج من طراز لوكهيد KC-130H لتكون في الخدمة في سنة ١٩٧٣ لتوفير إمكانية التزود بالوقود في أثناء الطيران لطائرات تايجر. بحلول سنة ١٩٧٤ كانت جميع العناصر المطلوبة لتلبية المتطلبات الجوية العسكرية الإستراتيجية للمملكة العربية السعودية قد حققت كليا أو جزئيا كما حددتها بدقة كبيرة لجنة البحث التي تشكلت في سنة ١٩٦٢. وكان



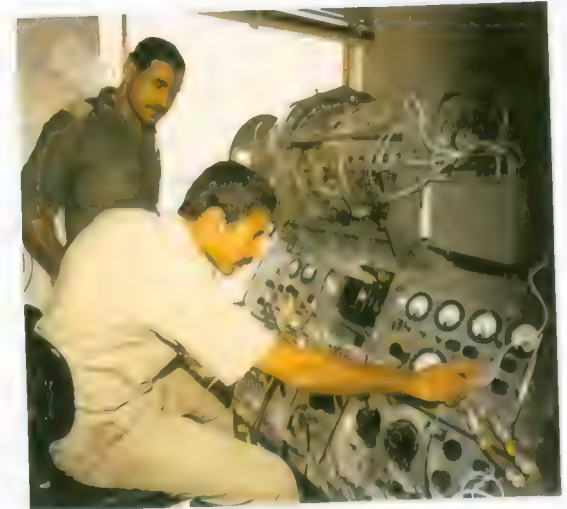


في المخطط أن تستمر عمليات تسليم الطائرات حتى سنة ١٩٧٧ حيث تبلغ القوة الجوية الملكية السعودية المخطط لها. وكان الهدف من هذا المنهج المرحلي الإبقاء على القوة المكتسبة منسجمة مع التعزيز الموازي في الأمور التسويقية والهندسية ودعم البنية التحتية. كما شهدت سنة ١٩٧٧ انسحاب طائرات سابر من طراز F-86F من العمليات الحربية والتي قدمت خدمة أصيلة منذ أن ألفت السرب الخامس في سنة ١٩٧٥. وأعيد تجهيز السرب السابع بعشرين طائرة تدريب قتالية ذات مقعدين من طراز F-5F.

أما صيانة الطائرات على جميع المستويات فكانت تتم في المرافق المبنية لهذا الغرض والمزودة بجميع تجهيزات المساندة الأرضية الضرورية وأجهزة الفحص المتخصصة.



▲ مهندس يقوم بتجارب على أجهزة الهبوط في الطائرة



▲ تجارب على الرادار في اللاتينغ أي-١-٢٣

▲ اللوكهيد ك سي ٥١٣٠ يقوم بالتزود بالوقود جواً مع ب-٥١ تايجر ١١



▶ طاقم أفراد القوة الجوية الملكية السعودية مع أف ٥ إي



▲ صيانة أنابيب اللاتينغ



المملكة العربية السعودية تدافع عنها قوة جوية تحوز على قدرة عملياتية هائلة. لقد بنى جلاله الملك فيصل على الأساس الصلب الذي أقامه والده جلاله الملك عبد العزيز وأشاد البناء الذي مكن القوة الجوية الملكية السعودية من الوصول إلى المنزلة العالمية التي تتمتع بها اليوم. إن الإرث الذي خلفه من ورائه هو قوة جوية مؤهلة لتحوص في جميع الأدوار الرئيسية فتمتة القادرات القتالية، والمقاتلات التي تصلح في جميع حالات الطقس والمقاتلات القادرة على التزود بالوقود جواً، والنقل التكتيكي والطائرات العمودية. وسيبقى اسمه محفوظاً أبداً كونه أبا للقوة الجوية الملكية السعودية الحديثة التي يديرها بفخر ضباط وفنيون خريجو أكاديمية الملك فيصل الجوية ومعهد الدراسات.

لقد شارك جلاله الملك فيصل بعمق و إخلاص في تطوير الطيران في المملكة العربية السعودية منذ تشكيل قوة الحجاز الجوية في سنة ١٩٢٩، والتي كانت تحت سلطته المطلقة وبتوجيه حكيم منه حددت لجنة البحث التي تشكلت في سنة ١٩٦٢ الاحتياجات المستقبلية للمملكة العربية السعودية من الطائرات العسكرية. وبإقرار ما إنتهت إليه لجنة البحث من نتائج وفر جلاله الملك فيصل القوة الدافعة التي ضمنت أن تتحول الرؤى النظرية إلى واقع. وكونه رجلاً ذو شجاعة خلقية عظيمة، لم يسمح الملك فيصل للتهديدات الخارجية والأعمال العسكرية العدوانية أن تصرفه عن الطريق الصحيح. وبفضل حكمته شهد نهاية العقد

عصر التقنية العالية

عندما كان الطيارون في دورتهم الأولى على طائرات لايتنغ لم يكن لديهم تدريب في الطيران في وحدات لايتنغ العملية والمجهزة بطائرات لايتنغ من طراز T-MK55 ومن طراز MK53.

و أمست كل من طائرات لايتنغ F-MK53s المعسرون والمتمركزة في سوك، ولايتنغ

F-SE3 الخمسة والستون و المتحركة في خمسين مسبار أمست القدرة القتالية للقوات الجوية الملكية السعودية.

والمركبات وسائل النقل الإستراتيجية والحربية في جدة، بمجموع ٣٩ طائرة C-130s لخدمات

شهدت سنة ١٩٧٨ إتمام بناء القوة الجوية الملكية السعودية كما تصورها صاحب السمو الملكي في حقل الأمير فيصل. كما شهدت سرب طائرات في مراكزها التعليمية الأساسية.

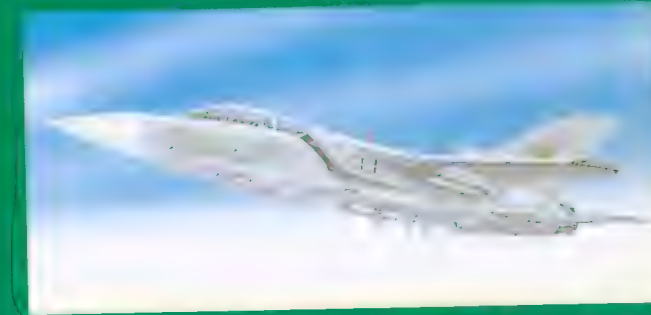
كانت تتم عمليات التدريب الأساسي على الطيران في أكاديمية الملك فيصل لطيران في الظهران. لهذا طائرات Cessna 172s، لهذا طائرات ميراث ماستر.

عند التخرج، كان متخرجون يرسلون إلى وحدة لتحويل العملية في الظهران، حيث يقومون بالتدريب على الطيران على مستوى متقدم باستخدام طائرات F-5Bs و كان الطيارون لديهم حقول في إتمام التدريب على مستوى متقدم و لدى دورتهم الأولى على طائرات F-5، كانوا يقومون بتدريب

▼ طائرات أف ٥ إي أس في تشكيل القتال



عصر التقنية العالية



الفصل الرابع

مختلفة، وتشمل ٤ طائرات إمداد للوقود من طراز KC-130H. و كان يتم وسائل النقل هذه مجموعة من طائرات الهليكوبتر المتمركزة في الطائف و المؤلفة من ١٦ هليكوبتر من طراز 205-Jet Ranger AB تستخدم للتدريب و ٢٤ من طراز AB-206s تستخدم في الاتصالات و عمليات البحث و الإنقاذ و عمليات الإنقاذ للحوادث الميدانية.

وبالإضافة إلى ذلك كان هنالك الطيران الملكي و السرب رقم ١- و طائرات النقل النفثة والتي تضم بوينغ ٧٠٧ و عدد من طائرات الهليكوبتر المخصصة للشخصيات الهامة.



هبط راينجر أي بي ٢٠٥ ▲



▲ منظر حقيقي لطائرة الاليتينغ يبدو فيه أنبوبان نفثان مزدوجان.



إقلاع السي ١٣٠ ◀



▲ طائرات F-5
أثناء التشكيل مع
طائرات الصهريج
KC-130

و تمتت القوة الجوية الملكية السعودية القدرة
الكاملة على القيام بعمليات البحث و الإغاثة فوق
كل من البر و البحر.

وفد بشرت طائرة F-5 والمزودة بنظامها كاملاً من
الأسلحة الحديثة ، تشمل على صواريخ مضربات
أرض جوية يدور حده في القتال الأرضي و بدأت
حققت عن الانسيع مهماتها الهجومية الناجوية
الأرضية . وقد تم إجراء تدريبات مشتركة بين
طائرات الانسيع وأسراب من طائرات F-5 من أجل
رفع الفعالية القتالية لدى الطيارين .

و خلال تدريب هام شارك من طائرات الانسيع و
طائرات F-5 كانت وحدات التدريب القتالية
الانسيع تقوم باعتراض طائرات F-5 خلال تحصيل
الاجيرة على مستوى منخفض وذلك لتدريب
طائرات الانسيع على الاعتراض على مستوى
منخفض و تدريب طائرات F-5 على التسلل
المعاودة والمراوغة . وفي حال قيام طائرات الانسيع
باعتراض ناجح قد تشمل الضربات على حركات
هجومية مختلفة .



تحليق منخفض لطائرتي لايتنينج اف ام كي ٣٥ ▲

وهكذا أصبحت النسبة المئوية لدعم العمليات
جائرة تماماً ، و حققت و عملتها عندما محققاً
ومصوباً بشكل مدروس عن الطائرة .

هناك فريق الصيانة الذي يوفر الخدمة على نطاق
كامل هيكل الطائرة و المحركات و
الإلكترونيات ولم دعمها ببقاء دعم حسابي
بمستوى عال من الجاهزية التشغيلية تحت
بريد عن ١٢٠ من الطائرات بجميع أنواعها و على
مدار الأربع والعشرين ساعة .

تعد أهميت هذه القوة الجوية بزيادة تجميع
وحداتها القتالية ، المستعدة في أي لحظة
للمملكة العربية السعودية لدرجات عالية من الأمن
صد أي عدوان خارجي . ومع ذلك ، و بعد تأخير
التقنية العالية على مقدرتها تتعد على مقارعة
العدوان . أمر حائل لذلك حاله السيطات
المسؤولة بالقيام بتجديد حدى للاحتياط التي قد
لواحه البلاد في غضون العقد المقبل .

وسيح عن تحسينهم اختيار طائرة دوغلاس

▼ طائرة من طراز كي سي ١٣٥ تقوم بتزويد طائرتي تورنيديو و آي دي إس بالوقود وهي في الجو



المياه الإقليمية السعودية. الأمر الذي جعل المنطقة الشرقية الساحلية الجوية عرضة إلى درجة كبيرة لهجوم إيراني.

كإجراء مؤقت، وقبل إدخال طائرات الإواكس، حصلت الحكومة السعودية على نظام راداري لمراقبة الارتفاعات المنخفضة من شركة وستغهاوس LASRS يتألف من رادار دفاع جوي من طراز AN/TPS 63 متدل من بالون مقيد وقد تم تركيبه في قاعدة الملك عبد العزيز الجوية بالظهران. وكانت الحكمة من إدخال طائرات (ف - ١٥) ونظام مراقبة الارتفاعات المنخفضة قد ظهرت بوضوح في يونيو من سنة ١٩٨٤ عندما اعترضت طائرة (ف - ١٥) من السرب الثالث



▲ تشكيل طائرات إف ١٥

▼ طائرة إي-٣ أي ستري أيواكس



الظهران، وسلمت آخر طائرة حسب التوقيت المحدد في سنة ١٩٨٥. وفي السنة نفسها اكتسبت القوة الجوية الملكية السعودية القدرة على الإستطلاع بواسطة سرب يستخدم طائرات RF-5Es. وإتماماً لعملية إدخال طائرات (ف - ١٥) إلى القوة الجوية الملكية السعودية أتى دور التعزيزات الكبرى المخطط لها لنظم القيادة والسيطرة والاتصالات. لقد أضحت أجهزة الرادار الأربعون من طراز T-2، والتي وفرت خدمة متميزة، قديمة، كما غدت قدرتها ضد أجهزة التشويش الحديثة هامة. وعلى ذلك طلب من الولايات المتحدة تزويد نظام متطور عرف باسم درع السلام يتألف من ١٧ جهاز رادار ضد التشويش

عشر طائرة إيرانية من طراز (ف - ٤) ودمرتها إمر إحترافياً للمحال الجوي السعودي. ولقد عبرت لغارات الغالية لطائرات (ف - ١٥) بحرانيات وقود متطابقة وأحدث نموذج من صواريخ سايدوندر جو - جو من طراز AIM - AI ضمننت في عقد الطائرات. وفي يناير من سنة ١٩٨٢ وصلت أولى طائرات (ف - ١٥) إلى المملكة وقد طار بها من الولايات المتحدة طاقم مختلط يتألف من سعوديين أتموا تدريبهم في قاعدة لوك سلاح الجو، في أريزونا، وطيارين أمريكيين من سلاح الجو الأمريكي. وبدأت أسراب طائرات (ف - ١٥) الثلاثة، السرب الخامس والسادس والثالث عشر، عملها في

صاحب السمو الملكي الأمير
سلطان بن عبد العزيز بعد توقيع
إتفاقية مع وزير الدفاع البريطاني
النيل مايكل هازلتاين والتي نتج
عنها مشروع البمامة

طائرة سلايوس بي سي ٩
طائرة هوك تي ٦٥



وكانت الصورة الجوية المأخوذة من أجهزة الرادار
هذه والتي تشمل طائرة من طراز I- Hawk
وطائرة E-3A وعشر محطات إدخال أرضية
أجهزة الذاكرة التي ترسل إلى مركز التحكم
والسيطرة الحيات. في مقر قيادة القوة الجوية
لملكية السعودية في الرياض والمواقع الخمسة
الفرعية في الظهران والطائف وتبوك وخميس
مشيط والخرج. وكان الأخير قد بني على كونه
جزءاً من العقد. ووفقاً لتقسيم الإحتياجات
المستقبلية للأمة، ركزت الحكومة السعودية على
الأهمية الكبرى لجميع قطاعات الجيش.
وأظهرت دراستهم أنه لا بد من إبدال طائرات (ف
٥) القديمة بطائرات هجومية مدمرة حديثة إذا ما

▲ تورنايدو في المصنع



أرادت الحفاظ على قدراتها الهجومية الأرضية
كإدراج مرفق. وفي أعقاب ختم مفاعل
بمطارات السعودية وقع إتفاق بين الحكومتين
السعودية والبريطانية في ٢٥ سبتمبر سنة ١٩٨٥.
وبموجب برنامج هذا يعرف باسم مشروع البمامة
المبرر الحكومة السعودية ٤٨ طائرة تورنايدو من
طراز IDS على طريق الحكومة البريطانية. إضافة
إلى النقل الرئيسي لمائة ٢٤ طائرة براداف من
طراز F-3 بهدف توفير قدرة مرافقة متفردة ضد
العدى إضافة إلى ثلاث طائرات هوك من طراز T
٦٥ وثلاث طائرات سلايوس من طراز PC 9
لقد تم الحصول على الطائرات الأخيرة بلمبة
حاجه عدد طائرات لطيران الأمير بدر بن كادوسية

طائرة هوك تي ٦٥

▲ تورنيديو إي دي إس

الملك فيصل الجوية وأسراب الطيران المتقدمة في
الظهران. و ذلك بالإضافة إلى تقديم الشرح
الضروري للطيارين المتدربين عن إلكترونيات
الطيران الحديثة قبل المضي إلى طائرات (ف-١٥)
(والتورنادو المتقدمة جداً. وبدأ فوراً وبعد توقيع
المعاهدة تحضير الطائرات المحددة للتسليم الأولي
وتدريب طاقم القوة الجوية الملكية السعودية
وتمسكها الهندسية السرية. ولقد تم إنجاز هذه





طيارون عرضي تحريج دفعه من معهد الدراسات العليا

المتطلبات الضرورية في الوقت المحدد من أجل الإعلان عن جاهزية ست طائرات بوردو من طراز IDS في قاعدة الملك عبد العزيز الجوية بالظهران في ٣٠ إبريل عام ١٩٨٦. تطورت أكاديمية الملك فيصل منذ إنشائها في ٥ يناير سنة ١٩٨٦ حتى عادت مركزاً متميزاً يوفر تدريباً على الطيارين وتدريباً عسكرياً على مستوى لأعضائهم من القوات الجوية في العالم. فقد حافظت مستوى التدريب والتجهيز على قدمه بما في التجهيزات المتطورة لعمليات تشغيل الطائرات المستخدمة لأوامر الصف الأول في القوات الجوية الملكية السعودية. وتتميز طائرات سيسنا من طراز ١٧٢ في أدائها الحسن من حيث كونهما طائرة التدريب الأولى. وتعرف الطائرات الآن في مرحلتها التدريب الأساسية على الطيارين على الإلكترونيات

▼ عرض للطائرات المقاتلة أثناء حفل التحريج من كلية الملك فيصل الجوية في ٧ أيار (مايو) ١٩٦٨



سقى المعنيون في وظائف على طائرات (ف ١٥) والتورنادو تدريباً عميقاً على التجهيزات المناسبة لمهامهم المستقبلية. عند التخرج من أكاديمية الملك فيصل يتابع الطاقم الجوي بالظهوران لإكتساب تدريب متقدم على طائرات هوك من طراز T 65 ومن ثم يتابعون تدريبهم على وحدة لحول العمليات المناسبة. هنا يتدرب مرة أخرى الطالب الطيار أو مشغل أنظمة الأسلحة باستخدام أحدث الأجهزة المساعدة لضمان أنه عندما يبدأ الطيران على طائرة قتالية يكون على توافق تام مع الطائرة وأجهزتها. لهذا ميز إدخال فصول الطيران النفاث مرحلة تقدم بارزة



▲ طلبة معهد الدراسات الفنية



▲ مركز اللغات في معهد الدراسات الفنية



▲ عرض طلبة
القوة الجوية
الملكية
السعودية



▲ سمو الامير سلطان بن عبد العزيز يوزع شهادات دفعة تخرج
طياياري القوة الجوية الملكية السعودية



صورة لحفل تخرج طلبة القوة الجوية





▲ داخل غرفة طائرة جتسريم

سنة ١٩٩٠ مجهزة بطائرات وأسلحة ومرافق، أحدث درجات التقنية. وكانت أنظمة الأسلحة الحديثة هذه قد دعمت بقدرات التتبع الهائلة التي توفرها طائرات الإواكس من طراز C-3A والتي تغطي نظاماً للقيادة والاتصالات فعالاً إلى درجة عالية. يعرف خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبد العزيز على أنه دبلوماسياً عالمياً يعمل ضمن إطار نظم الأمم المتحدة كما يعرف بالتزامه في العمل على إحراز أسس دائمة للسلام والأمن والاستقرار في العالم الإسلامي بأجمعه.

ولكن ومع أنه يسعى دائماً لتحقيق السلام فإنه يؤكد دائماً على أن القوات المنيعة للمملكة العربية السعودية قادرة على ضمان الأمن الوطني.

في مناهج التدريب. فحجرة الركاب مجهزة بمحطة مشغل أنظمة الأسلحة من طائرة تورنادو من طراز IDS- والتي يمكن إعادة صياغة دورها لتحاكي طائرة

(ف - ٣) - ومرتبطة بجهاز رادار أرضي مصور مجهزة في مقدم الطائرة. يتيح هذا للطلاب تشغيل الأنظمة في الجو تحت إشراف مدرب خبير قبل البدء بالتدريب على طائرة جاهزة لتعليمات. وكما هو الحال في جميع القوات الجوية، استمرار التدريب العملي خلال الوقت الذي يقضيه الطاقم في أسراهم. ولضمان أن يستمر هذا التدريب ليكون مناسباً وفعالاً تشارك الطواقم السعودية في برنامج الراية الحمراء الأمريكي في صحراء نيفادا. حيث أثبتوا تميزاً بأدائهم في وجه المنافسة الدولية. دخلت القوة الجوية الملكية السعودية



▶ طائرة تدريب الجت سريم

▼ طائرة طراز اف ٣ تورنيديو



▲ تزويد الطائرات المقاتلة بالوقود جواً



▲ هبوط مقاتلة طراز اف ١٥



اجتاحت حصانه و بعد قطر الميثاق فهد في سنة
 اناس من أغسطس عندما اجتاحت القوات العراقية
 الكويت ووقعت المملكة العربية السعودية مرة
 اخرى وحدها في ماحبه المعدي الحار جي . ولم
 تكن القوات المسلحة في البلاد ضعيفة . كان هذا
 المملكة العربية السعودية لرئيسها هذا الدفاع عن
 المملكة والحفاظ على أمن المدينتين المقدستين .
 مكة المكرمة والمدينة المنورة .

وفي حقبات الميثاق فهد إلى الشعب السعودي
 في ٨ أغسطس سنة ١٩٩٠ تم اعلان حالة إلى أنه في
 أعقاب هذا الحادث المجرم حشد العراق قوة كبيرة
 على حدود المملكة . وفي ضوء هذا الموقف
 النظام . وسبب حرص المملكة على الحفاظ على

سلامة أراضيها ومداخلها الحيوية والاقتصادية
 وزعنيتها في تحرير قدرتها الدفاعية ورفع مستوى
 تدريب قواتها المسلحة وزعنيتها ايضا في الهجوم إلى
 السلم وتحت استخدام القوة في اسوية النزاعات
 حيث المملكة مستعدة القوات العربية المتفهمة
 والقوات الصديقة . وانبار الملك فهد إلى أنه
 إستجابة لهذا الأمر أرسلت الولايات المتحدة
 ديمتاليا ودول أخرى قوات جوية وبرية لدعم
 القوات المسلحة للمملكة في تنفذ واجتاحت في
 الدفاع عن البلاد ومعينها ضد أي غارات . مؤكدة أن
 هذه الحصة لم تتجدد ضد أحد و أبدا لاخر من
 دفاعه في التاريخة الأولى أمنها الطرود الحلية ليس
 لهاحتها المملكة .

القوة الجوية الملكية السعودية في الحرب

طائرات الصهريج والإواكس - نجت محبرة
بالكامل في أعلى درجات الإستعداد للعمليات
العسكرية.

بينما تقدمت القوات المسلحة السعودية
صفوف القتال واستجاب العديد من الدول
الإسلامية وغير الإسلامية لدعوة خادم الحرمين
الشريفين الملك فهد بتوفير قوات للمساعدة
في الصراع ضد المعتدي العراقي. وكان
المساهمة الأكبر لما عرف بالتحالف هو
الولايات المتحدة الأمريكية. وفي أعقاب
فرض مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة
العقوبات الاقتصادية على العراق في ٦
أغسطس أمر الرئيس بوش بإرسال قوات
الولايات المتحدة إلى الخليج في ٧ أغسطس.
وهكذا بدأ بناء أكبر قوة عسكرية مشتركة
منذ بدء عمليات الإنزال في ٦ يونيو سنة
١٩٤٤ ولم يكن ليتحقق هذا العمل الفذ
الأخير لولا البنية التحتية الهائلة مع البصيرة
المعهود، التي وفرها حكام المملكة العربية
السعودية لقوات البلد المسلحة. وتحقق هذا
أيضا بتوفر إمكانية القدرة على التوسع

عند مطلع الفجر في الثاني من أغسطس سنة
١٩٩٠ كان التحرك العسكري السعودي قد
أحرز تقدما ملحوظا ردا على غزو الكويت.
حيث كانت المقاتلات الدفاعية تدعمها
طائرات الصهريج والإواكس تقوم بدورياتها
الجوية القتالية مؤكدة وحدة المجال الجوي
السعودي. زيادة على ذلك زودت القوات
الرائدة بأحدث الأسلحة المتوفرة للجيش
السعودي.

وفي غضون ساعات كان ما يزيد على ٨٠
من الطائرات المقاتلة للقوة الجوية الملكية
السعودية قد غنت تماما وإنجفت بها
طواقمها وفي حالة تأهب للرد على أي مناورة
معادية تقوم بها القوات العراقية. كان هذا
الكشف الفوري للقوة والتصميم حاسما ولم
تتم أي محاولة على هذا لإنتهاك الأراضي
السعودية.

أما خلال الفترة التي أدت إلى إندلاع
العمليات الحربية بقيت الطائرات المقاتلة للقوة
الجوية الملكية السعودية: التورنادو وطائرات
(ف - ٥) وطائرات (ف - ١٥) تدعمها

القوة الجوية الملكية السعودية في الحرب



الفصل الخامس



طائرة تورنيدو تابعة للقوة الجوية الملكية السعودية ▲



► قسور القوة الجوية الملكية السعودية يجرون إحدى طائرات البورسندو قبل الطيران



◀ طائرة بورسندو

إن نسبة النجاة المتوقعة للقوة الجوية الملكية السعودية في كفاءة العنصر لا بد من جعل المسكن المتعددة لإجراء طائرات التحالف مستأنس يمكن تدريبه. حيث كانت قد وجدت إلى التمكن عدة آلاف من طائرات التحالف، وكان تضغط على القوة الجوية عظيمًا. وكان التصيرة المتعددة، هناك القوة الجوية الملكية السعودية جميع في أعدادها لتكون على أتم درجاة الاستعداد. فقد تمركز القومسيون في الإحسان مرق الربح التي عاظمتم بسرعة نسبيًا. واستخدمت قاعدة جوية جديدة قبل الإساءة في الخرج جنوب الرياض نفسها فيها طائرات الأمريكية القادمة من عمال ومن الولايات المتحدة نفسها. أما طائرات التورنادو البريطانية فقد انضمت إلى الطائرات الأمريكية من طراز F-15 C. وإلى عدة وحدات من القوة الجوية الملكية السعودية بنيت.

الضرورة لإستعاب عدة آلاف من طائرات التحالف.

في أواخر أغسطس سنة ١٩٩٠، وجب على درجاة من السرية، على مجموعة جوية للحفظ الجوي الإدارة في هذه المقر الرئيسي للقوة الجوية الملكية السعودية. إقترب منها إلى تفوير إمداد الحجة نفس حملة جوية تقوم على نتائج التحليل الاستخباراتي نسبة السيطرة والتحكم عند التعاقب وتدريبهم العسكرية. كان الهدف من ذلك إستخدام القوة الجوية المتعددة للتحالف لنيل المجهود الحربي العربي خلال ٤٨ ساعة من المعركة والحفاظ على جوي كامل. عندئذ فقط يمكن للقوة الجوية أن تركز على التفتيل من التفاعلية العسكرية للحرس العربي إلى المستوى الذي يتأكد فيه حملة أرضية من صنادير صير نهائي.



القوة الجوية الملكية السعودية في الحرب



(فوق) دورية طائرتي تورنيكو داخلية.
(أسفل) عملية تزويد الطائرات بالوقود في الجو أثناء حرب الخليج
(الصفحة السابقة) طائرتا تورنيكو F3s في دورية فوق الخليج
(في المقابل) طائرة تورنيكو تعود من غارة.



وإستخدمت كذلك مطارات القصيم وحائل من قبل للقوة الجوية السعودية.

وفي أثناء ذلك تقدمت عملية بناء القوة ومرحلة التخطيط لشن الحملة، رفعت القوة الجوية الملكية السعودية من قدراتها التدريبية - مع الإستمرار في لعب دور تام في وضع الدرع -، وذلك لضمان وجود أكبر عدد من الطواقم الجاهزة للقتال ما أن تبدأ العمليات الحربية. لقد كان ذلك إنجازاً هائلاً عندما وضع أمام مايزيد على ٧٠٠ مهمة قتالية قامت بها طائرات القوة الجوية الملكية السعودية في الفترة الواقعة بين غزو الكويت في ٢ أغسطس سنة ١٩٩٠ وتحقيق النصر على المعتدي في ٢٧ فبراير سنة ١٩٩١.

وفي ٢٩ نوفمبر ١٩٩٠ أعطى مجلس الأمن إنذاراً نهائياً لصدام حسين يطلب منه الإنسحاب من الكويت خلال ستة أسابيع وإلا فسيتم إخراجها بالقوة من قبل قوات التحالف. وما أن دنا الموعد النهائي من غير إشارة من جانب صدام إلى أنه سيتقيد بالإنذار، إستعدت القوة الجوية الملكية السعودية للمضي إلى الحرب.

وإنتهت مدة إنذار مجلس الأمن في منتصف ليل ١٦/١٧ يناير والقوات العراقية لا تزال متحصنة بقوة في الكويت. وهكذا وضعت شهور من التخطيط الدقيق والإستعداد في الإختبار الأخير عندما بدأت القوات الجوية للتحالف تتقدمها القوة الجوية الملكية السعودية في عمليات الهجوم الجوية ضد الأهداف العسكرية في العراق والكويت في الساعات الأولى من ١٧ يناير.





خلال الأسابيع التي تلت استخدمت وحدات القوة الجوية الملكية السعودية في أشد المهام خطراً وقسوة: عمليات هجومية على مستويات منخفضة، ونشر أسلحة ضد المطارات العراقية المحصنة جيداً على نحو إستثنائي. لقد حققت هذه العمليات الهجومية المعيار الرئيس للتخطيط بإحراز تفوق جوي عن طريق تحييد القوة الجوية العراقية.

شن السعوديين عملياتهم الهجومية بإحكام وفعالية وشجاعة متميزة، - مستخدمين أقصى أوزان يسمح بها في الغارات التي تتطلب تزوداً بالوقود ليلاً في أثناء الطيران لتحقيق المدى المطلوب - على الرغم من إضطرارهم إلى التكيف مع أسوأ ظروف مناخية عرفت في ذلك الوقت من السنة في منطقة الخليج وعلى الرغم من إشترك القوة الجوية الملكية السعودية في مهام تحمل على درجة من الخطورة - لم تفقد أي طائرة من جراء أعمال العدو. أما الإصابات الوحيدة التي وقعت فقد كانت نتيجة إخفاق طائرة صهريج مساندة في القيام بإتمام عملية التزود بالوقود المخطط لها. وتحت ظروف مناخية مرعبة في المطار الوحيد المتاح لم يكن أمام الطيار من خيار إلا أن يقذف بنفسه وبطاقمه من الطائرة. وحمداً لله نجا كل من الطيارين من غير أن يصابا بأذى نسبياً.



▶ طائرة للعدو من طراز ميراج

يمين: قاذفة قنابل وحطام طائرة بعد هجوم للقوات الملكية السعودية.
أقصى اليمين: قائد سعودي يرفع يده دلالة الانتصار.
إلى الأسفل: صورة قائد سعودي في غرفة التحضير للبدء في العمليات الجوية.



الملكيتة السعودية
ROYAL SAUDI



وفي أثناء القيام بالعمليات فوق الأراضي العراقية كانت مهمات المستوى المنخفض تساندها مجموعة دعم شاملة تعمل على تعطيل أجهزة الرادار النشطة والكامنة ودوريات دفاع جوي قتالية. وفي نفس الوقت كانت طائرات (ف - ١٥) والتورنادو من طراز (ف - ٣) تدعمها طائرات الإواكس تقوم وبشكل مستمر بدوريات لمواجهة أي غارة على المجال الجوي السعودي.

وقد برهن ذلك على تدبير وقائي جوهري عندما قدمت طائرتا ميراج عراقيتان من طراز (ف - ١) جنوباً في ٢٤ يناير ١٩٩١ متجهتان ظاهراً إلى ميناء الجبيل. ففي الدقيقة التي حلقت فيها الطائرتان بالجو رصدها مراقب طائرة أواكس، فوجه مباشرة طائرة (ف - ١٥) سعودية - كانت في دورية جوية جنوب الكويت - إلى الطائرتين المهاجمتين المسلحتين بصواريخ إكزوسبت من طراز AM-39. واعترض بنجاح

قائد الطائرة السعودية و المزودة بصاروخين سايدوندر من طراز AIM-9L بصاروخي سبارو جو - جو من طراز AIM-7F طائرتي الميراج، وفي إشتباك تال أسقطت الطائرتين قبل أن تتاح لهما فرصة قذف أسلحتهم بغضب. هذا الإسقاط الثنائي الذي تحقق في أقل من دقيقة كان تبياناً مؤثراً لمهارة الطيار والفعالية القتالية لسريه.

وفي غضون أسبوع واحد كان من الواضح أن العمليات الهجومية ضد القوة الجوية العراقية كانت ذات فعالية تامة وأن تفوقاً جواً قد تحقق على مسرح العمليات. ولقد خلص هذا طائرات التورنادو من طراز IDS من دورها في المطار. استخدمت في بقية النزاع في عمليات الهجوم الدقيقة ضد خطوط الاتصالات وملاجئ الطائرات المحصنة وأهداف أخرى تطلب دقة عالية في توجيه الأسلحة لتحقيق أقل قدر ممكن من التدمير المصاحب.

خلال فترة النزاع، كانت الطائرات القتالية التابعة



كشفت حرب الخليج مرة أخرى موقف المملكة العربية السعودية الرئيس في الدفاع عن المنطقة. لم يكن هنالك أي خلاف للمملكة مع الشعب العراقي، إنما فقط مع زعيمهم صدام حسين، ولقد ووجه خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبد العزيز بمهمة لا يحسد عليها باتخاذ القرارات التي أدت إلى حل عسكري لمواجهة العدوان الخارجي بينما كان يسعى إلى تحقيق السلام وإقامة علاقات ودودة مع جاره.

لقد كانت المملكة العربية السعودية التي اطردت مسيرتها في صراط قوي قويم منذ أيام جلالة الملك عبد العزيز - مستعدة للحظة التجربة بفضل بعد نظر حكامها. لم يكن للحرب أن تشن بنجاح من غير البنية التحتية العسكرية السعودية ومساهماتها في التمويل والمعدات، وإستيعاب مئات الألوف من الجنود الذين أرسلوا إلى المملكة إستعداداً للحرب.

للقوة الجوية الملكية السعودية وطائرات الشركاء الآخرين في التحالف تتلقى الدعم من طائرات النقل السعودية وطائرات التزود بالوقود وطائرات الإواكس. وشعر طواقم الجو بالراحة لمعرفة أنه في حالة إذا ما كان يتوجب عليهم التخلي عن الطائرة فإن طائرات البحث والإنقاذ العمودية التابعة للقوة الجوية الملكية السعودية كانت في محطاتها جاهزة لتقديم المساعدة.

وبعد أن برز أكبر نجاح للقوة الجوية في تاريخ الحروب، بدأت المرحلة الأرضية للحرب في ٢٣ فبراير سنة ١٩٩١. حيث واجه التحالف قوات المعتدي الذين خارت قواهم من جراء القصف الجوي المستمر وفقدوا الرغبة في القيام بأكثر من مقاومة رمزية دفاعاً عن وطنهم. بعد أقل من مائة ساعة كان قادة دول التحالف قادرين على أن يعلنوا تحرير الكويت وهزيمة جيش صدام وسريان وقف إطلاق النار إعتباراً من منتصف ليلة ٢٧ فبراير.

طيار من القوة الجوية الملكية السعودية يؤدي التحية





خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبد
العزیز آل سعود يتناول شؤون الساعة مع رئيس
الوزراء البريطاني جون ميجور، خلال حرب
الخليج



ومع الرئيس الأمريكي جورج بوش في الصورة
(في الأسفل)



التي قدمتها الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا
سر الملك فهد باستقبال الرئيس الأمريكي جورج
بوش ورئيس الوزراء البريطاني جون ميجور .
وسنحت الفرصة لمناقشة سياسة المملكة
الخارجية ودورها المحوري في ضمان تحقيق
السلام والاستقرار الدائم في منطقة الشرق الأوسط .

إن فن إدارة الدولة الذي يحظى به خادم الحرمين
الشريفين الملك فهد بن عبد العزيز كان له دور
محوري في التآليف بين قوات الدول الإسلامية
والغربية . كان مسعاهم المشترك هو إعادة
تأسيس الحكومة الشرعية في الكويت وتحقيق
السلام والأمن إلى المنطقة . وإقرارا بالمساهمة